JLUSTROWANY TYGODNIK Numer 37

Samochód

30 groszy

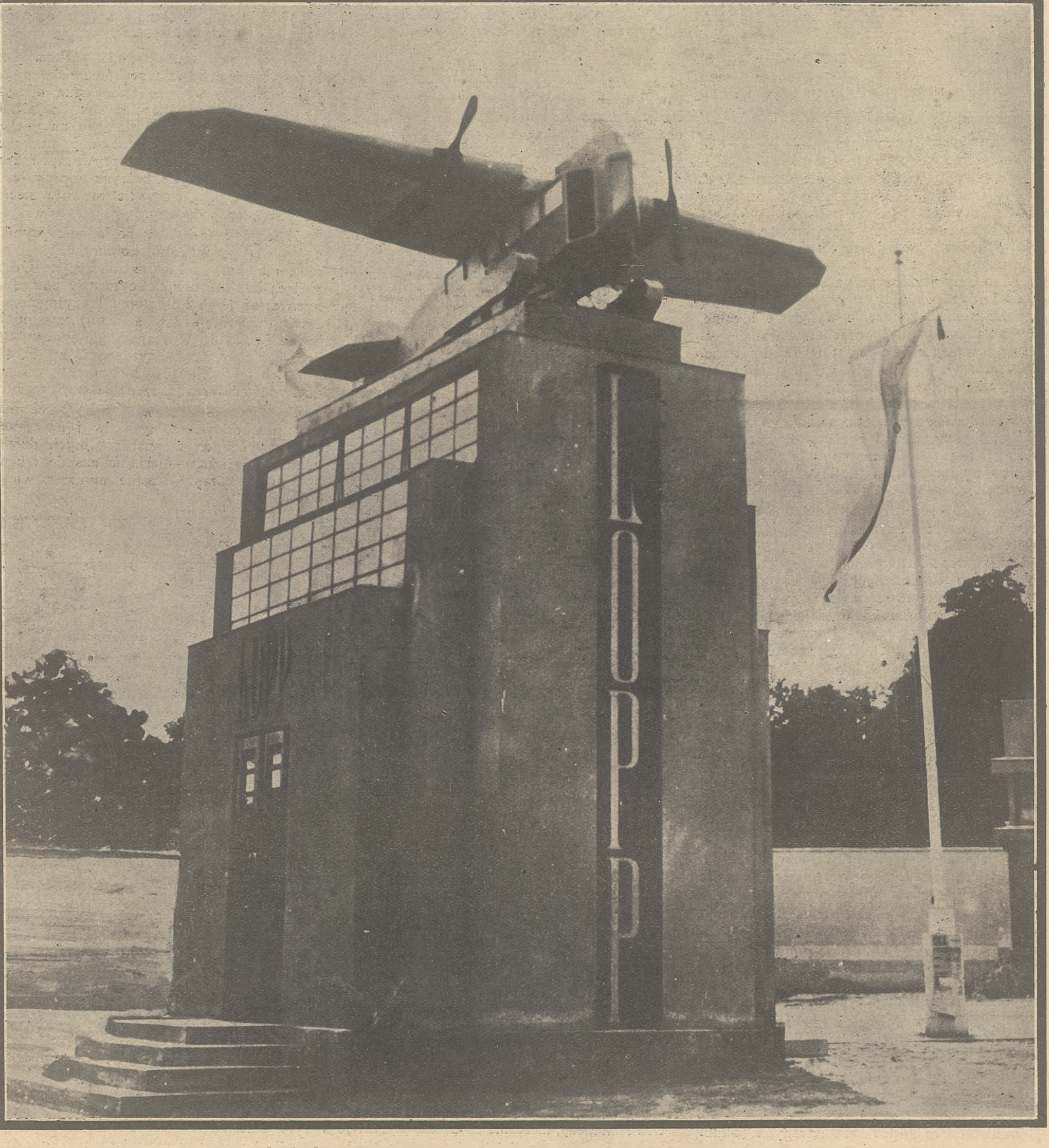
16. czerwca 1929

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Lotnictwo na P. W. K.



L. O. P. P. wystawiła na P. W. K. efektowny kiosk propagandowy. Fot. „Samochód"

O istotne ministerstwo komunikacji

Zagadnienia komunikacyjne stanowią kamień węgielny niezależności gospodarczej i sprawności ekonomicznej państwa.

Pomimo wyjątkowo niekorzystnego stanu rzeczy, w jakim polska sieć komunikacyjna po wojnie się znalazła, przy należytem uzgodnieniu prac i wysiłków, zdobyć się możemy na znacznie aktywniejszą politykę komunikacyjną, aby w ciągu kilkunastu czy kilkudziesięciu lat najbliższych doprowadzić sieć naszą do sytuacji, odpowiadającej istotnym naszym potrzebom gospodarczym.

Jak dalece zagadnienia komunikacyjne są zagadnieniami złożonemi, jak dalece poszczególne środki komunikacji są wzajemnie od siebie zależne — o tem niechaj zaświadczy taki oto przykład:

Ze stanowiska ułatwień komunikacyjnych w szerokiem tego słowa znaczeniu — np. ze stanowiska przewozów pocztowych — zachodzi potrzeba równomiernego traktowania rozwoju poszczególnych urządzeń komunikacyjnych. Nadmiar linij kolejowych przy braku dróg kołowych i odwrotnie odbija się bardzo niekorzystnie na ruchu transportów. Drogi kołowe są wręcz niezbędne dla normalnego funkcjonowania linij kolejowych, stanowią bowiem naturalne arterje dowozowe i odwozowe w stosunku do magistralnych linij kolejowych i wpływają decydująco na koszty transportu.

Albo inny jeszcze przykład: żegluga śródlądowa (oprócz Wisły, i to tylko częściowo) posiada narazie znaczenie wyłącznie lokalne. Znacznie korzystniej przedstawiają się zapoczątkowania ostatnich lat w dziedzinie żeglugi morskiej. Lecz jeśli nie uwzględni się należycie współzależności między komunikacją rzeczną i morską, jeśli nie zsynchronizuje się wysiłków nad powiększeniem tonażu morskiego z pracami nad rozbudową sieci dróg wodnych — żegluga morska stale cierpieć będzie na niedorozwój naturalnych swych arteryj dopływowych.

Wreszcie jeden jeszcze przykład współzależności poszczególnych dróg komunikacyjnych. W naszej międzymiastowej sieci telefonicznej wzrost liczby abonentów odbywa się stosunkowo wolno. Zachodzić może obawa, czy warunki taryfowe nie są zbyt odstraszające? Przed wojną w wielu krajach, pomiędzy innemi i w Austrji, panowało zdanie, jakoby sieć telefoniczna wytwarzała szkodliwą konkurencję dla pracy telegrafu. Pod wrażeniem takiej opinji podnoszono opłaty telefoniczne. Wzrastająca pomimo to sieć telefoniczna nie wpłynęła ujemnie na działalność telegrafu. Wprost przeciwnie, praca sieci telegraficznej wzrastała równolegle do rozwoju sieci telefonów. Urządzenia komunikacyjne mają tę właściwość, że użyteczność ich wraz z rozwojem nie maleje, lecz wzrasta. Dobrze rozwinięta sieć telefoniczna nietylko nie przeszkadza pracy telegrafu, lecz wprost przeciwnie stwarza nieistniejącą przedtem potrzebę korespondencji telegraficznej, potwierdzającej niejako osiągnięte telefonem porozumienie itp.

Rozważania nasze upoważniają niewątpliwie do stwierdzenia, iż istnieje potrzeba zjednoczenia prac i wysiłków, celem uaktywnienia naszej polityki komunikacyjnej, innemi słowy, że zachodzi konieczność centralizacji zagadnień komunikacyjnych w jednym ręku.

Dotychczas w Polsce kierownictwo sprawami komunikacyjnemi podzielone jest pomiędzy:

ministerstwo komunikacji (koleje żelazne normalne i wąskotorowe, tramwaje, lotnictwo),

ministerstwo spraw wewnętrznych (samorządowe drogi bite i gruntowe),

ministerstwo robót publicznych (państwowe drogi bite i gruntowe, żegluga śródlądowa, częściowo automobilizm),

ministerstwo przemysłu i handlu (żegluga morska, porty morskie, przemysł autobusowy i samochodowy),

ministerstwo poczt i telegrafu (poczta, telegraf, telefon, radio).

Kierownictwo i kontrola nad pracami melioracyjnemi, które niejednokrotnie stykać się mogą z pracami nad drogami wodnemi, powierzone jest ponadto ministerstwu rolnictwa.

Jak widzimy, całokształt spraw, związanych z rozwojem sieci komunikacyjnej, podzielony jest dość przygodnie pomiędzy szereg urzędów centralnych. W takich warunkach niezmiernie trudno o opracowanie jednolitego planu rozwojowego. Zachodzi wciąż możliwość braku skoordynowania poszczególnych zamierzeń, nierównomiernego traktowania potrzeb poszczególnych dzielnic i ośrodków życia gospodarczego i w wyniku obniżenia celowości, a więc i rentowności przeprowadzanych inwestycyj. O konkretne przykłady z przeszłości nie trudno.

Nieporównanie lepiej odpowiadałoby celowiześrodkowania wszystkich spraw, dotyczących budowy i utrzymania dróg i środków komunikacyjnych, w jednym urzędzie centralnym, w istotnem ministerstwie komunikacji, albo utworzenie wzorem Francji, ministerstwa, które prócz poczt, telegrafów i telefonów obejmowałoby wszystkie zagadnienia komunikacyjne i budowlane państwa (Ministère des Travaux Publiques).

Dopiero po dłuższym okresie czasu, w którym dokonanoby unifikacji i racjonalizacji sieci komunikacyjnej i doprowadzonoby jej zagęszczenie do wysokości zaspakajającej zasadnicze potrzeby życia gospodarczego poszczególnych dzielnic kraju, możnaby zdecydować się na wyodrębnienie pewnych dziedzin pracy, oczywiście, o ile wówczas uznanoby to za praktyczne i celowe.

Jednolitość organizacyjna okazać może ponadto bardzo korzystny wpływ na racjonalizację gospodarki przedsiębiorstw komunikacyjnych.

W dzisiejszych warunkach poszczególne działy komunikacji ponoszą na rzecz innych działów komunikacyjnych lub administracyjnych cały szereg świadczeń rzeczowych (przejazdy ulgowe, przewozy pocztowe, przewozy M. S. Wojsk. itp.), które niejednokrotnie poważnie obciążają koszty eksploatacji i nie zawsze zostają odpowiednio uwidocznione w rachunku rentowności danego przedsiębiorstwa. Dzięki temu powstawać mogą wręcz błędne wyobrażenia i wnioski. Jednolity zarząd usuwając mozaikę dzisiejszych urzędów II-giej instancji będzie oczywiście w stanie uporządkować i tą sprawę.

Zagadnienie rentowności posiada pierwszorzędne znaczenie i ze stanowiska ogólnogospodarczego, tj. ze stanowiska osiągania najpomyślniejszych rezultatów najniższym możliwie kosztem i ze względu na potrzebę zainteresowania zagadnieniami komunikacyjnemi w Polsce kapitałów prywatnych krajowych i zagranicznych, których dopływ jest ze względu na przyśpieszenie rozwoju sieci ze wszech miar pożądany.

Z tego stanowiska posiadanie wyników ogólnych gospodarki komunikacyjnej państwa ma pierwszorzędne znaczenie. Odstraszająca kapitalistów deficytowość poszczególnych arteryj lub linij komunikacyjnych przestanie grać rolę czynnika hamującego dopływ kapitałów, skoro w bilansie ogólnym wykazać będzie można, że deficyt jakiejś np. lokalnej linji został wielokrotnie okupiony wzrostem dochodowości zasilanej przez nią magistrali.

Przedewszystkiem jednak korzyści płynące z dochodowości wysiłków i uzgodnienia linij wytycznych w poszczególnych działach komunikacyjnych — skłania nas do rzucenia hasła: „Stwórzmy istotne ministerstwo komunikacji!"

Niezwykły wypadek samochodowy



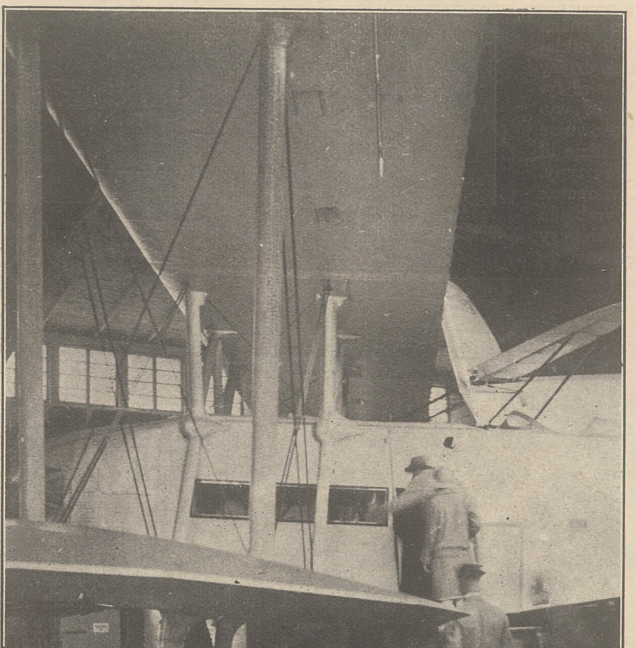
We wtorek, dnia 11 b. m. zdarzył się w Poznaniu wypadek samochodowy, który łatwo mógł był pociągnąć za sobą ofiary w ludziach. Otwarty Ford (własność prywatna), podążając ulicą Matejki, wpadł na rogu ul. Wyspiańskiego na taksówkę „Autoruchu" (Ford). Zderzenie było tak silne, że taksówka, wykonawszy dwa całkowite obroty na śliskim asfalcie, przewróciła się wreszcie na bok. Oba samochody, niezdatne do dalszej jazdy, trzeba było odtransportować. Dochodzenia policyjne wyjaśnią niewątpliwie bliższe szczegóły i przyczyny wypadku. Fot. „Samochód"



Samolot pasażerski PWS-20 (Podlaska Wytwórnia Samolotów) po lotach próbnych.

Przemysł lotniczy na P. W. K.

W ramach Powszechnej Wystawy Krajowej stanął także do apelu nasz młody przemysł lotniczy, aby przedstawić nam dorobek Polski w tej dziedzinie. Dział lotniczy, mieszczący się w pawilonie przemysłu lotniczego na terenach „B", jest zarazem pierwszem gremjalnem wystąpieniem publicznem tego przemysłu, gdyż dotychczas na wystawie lotniczej, czy też na Targach Poznańskich, lub Targach Wschodnich widywano tylko nieliczne eksponaty, nie dające całkowitego obrazu wytwórczości polskiej w zakresie lotnictwa. Już sam fakt, że dotychczas nie widzieliśmy w Polsce skompletowanej wystawy naszej twórczości lotniczej, w warunkach normalnych byłby conajmniej dziwny. Wiadomo jednak ogólnie, że polski przemysł lotniczy od pierwszej chwili swego istnienia miał żywot bardzo ciężki wskutek — stwierdzamy to z przykrością — wadliwej polityki tych czynników, które w pierwszej linji powinny się były przyczynić do jaknajwiększego ożywienia naszych wytwórni lotniczych. — nie było więc ani pieniędzy, ani też ochoty do propagandy. Dopiero w ostatnich latach — po niezwykle ciężkim kryzysie, który omal nie przyprawił o zagładę naszych fabryk, — sytuacja zmieniła się na lepsze, co też w praktyce wyraziło się niezwykle ożywioną działalnością konstrukcyjną polskich wytwórni lotniczych. Dziś polski przemysł lotniczy na silnych już stanął podstawach i pod względem konstrukcji oraz wykonania śmiało może konkurować z wytwórniami zagranicznemi, choć narazie nie może im dorównywać pod względem ilości produkcji.

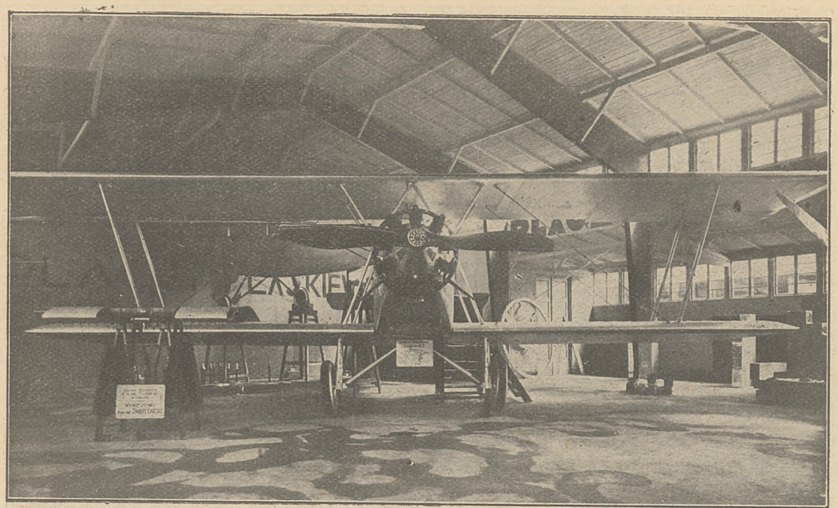


Samolot Lublin R IX (Plage Laśkiewicz) w hali samolotowej na P. W. K.
Fot. „Samochód"

Pawilon przemysłu lotniczego.

Eksponaty przemysłu lotniczego mieszczą się, jak już wspomnieliśmy na początku, w osobnym pawilonie, sąsiadującym z pawilonem przemysłu samochodowego i pawilonem ministerstwa komunikacji, na terenach „B". Zgrupowano tam cały szereg okazów, z których każdy zosobna wzbudza u zwiedzających niekłamany podziw.

Jeżeli jednak chodzi o całość, to niestety nasuwają się liczne uwagi krytyczne. Trzeba sobie bowiem uprzytomnić, że lotnictwo i przemysł lotniczy w dzisiejszych czasach, jako najbardziej postępowa gałęź przemysłu, wyrobiły sobie stanowisko do pewnego stopnia uprzywilejowane, że tak powiemy, stanowisko reprezentacyjne o niezwykle silnym momencie propagandowym. Wynikło to w głównej mierze z tego, że tylko silne i bardzo żywotne państwa posiadają dobrze zorganizowany i pod względem konstrukcyjnym samodzielny przemysł lotniczy. Tak więc dobry pokaz lotniczy jest do pewnego stopnia legitymacją pełnoletności narodu. W tych właśnie momentach propagandowych należy się doszukiwać powodów, dla których zagranicą wszelkie wystawy czy też salony



Samolot pasażerski „Lublin R IX", konstrukcji inż. Rudlickiego, z silnikiem Jupiter 480 KM., z fabryki „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie.

lotnicze traktuje się z niebywałą pieczołowitością, nie żałując ani nakładu kosztów, ani też pracy i pomysłowości. Przyznać należy, że na Powszechnej Wystawie Krajowej pod tym względem zgrzeszyliśmy srodze, i nawet w przybliżeniu nie zrobiliśmy tego, czego bez trudności można było dokonać.

Samolot jest jak wiadomo, przedmiotem, który nie tylko sam zajmuje dużo miejsca, lecz ponadto potrzebuje wielkiej przestrzeni, aby wywołać odpowiednie wrażenie. O tem niestety zapomniano zupełnie, przeznaczając dla przemysłu lotniczego pawilon nie różniący się rozmiarami od swego sąsiada, przeznaczonego dla kilkunastu karoseryj samochodowych. W rezultacie więc stworzono rzecz nikłą w porównaniu z tem, co można było zrobić. Łącznie z „Państwowemi zakładami lotniczemi" posiadamy w Polsce cztery poważne wytwórnie, które budują dziesięć typów samolotów, (niektóre z tych typów wyrabia się z pewnemi odmianami, zastosowując różne typy silników), pozatem na zasadzie licencji, wyrabia się w Polsce dalsze trzy typy. Jeżeli dodamy do tego cały szereg awionetek polskiej konstrukcji, oraz silniki wyrabiane w Polsce według konstrukcyj własnych, czy też na zasadzie licencyj, to zrozumiemy, że eksponatami temi, przy dobrem rozmieszczeniu, można było zapełnić halę o wielkości hali przemysłu ciężkiego.

Chcielibyśmy uniknąć wszelkich nieporozumień i dlatego stwierdzamy: nie jesteśmy jednostronni i wiemy doskonale, że tak samo w innych działach przemysłu możnaby było „zapełnić" znacznie większe pawilony, niż te, które wystawiono na P. W. K., co nie miałoby praktycznego znaczenia w wypadkach, gdy chodzi o syntetyczne przedstawienie działu. Jeżeli więc mamy pod tym względem zastrzeżenia tylko odnośnie do działu lotniczego, to jedynie i wyłącznie ze względu na wyjątkowo propagandowe znaczenie wystawy lotniczej. Pozatem większość eksponatów i innych działów, jak np. tekstylnego, chemicznego, elektrotechnicznego itp. właściwą swą wartość posiada jedynie dla fachowców, podczas gdy dobrze pomyślana i odpowiednio umieszczona wystawa lotnicza stworzyłaby obraz imponujący, który musiałby wywrzeć najsilniejsze wrażenie na każdym, najbardziej nawet ograniczonym, laiku, a przedewszystkiem na wszystkich gościach zagranicznych. Byłby to dobitny dokument naszego

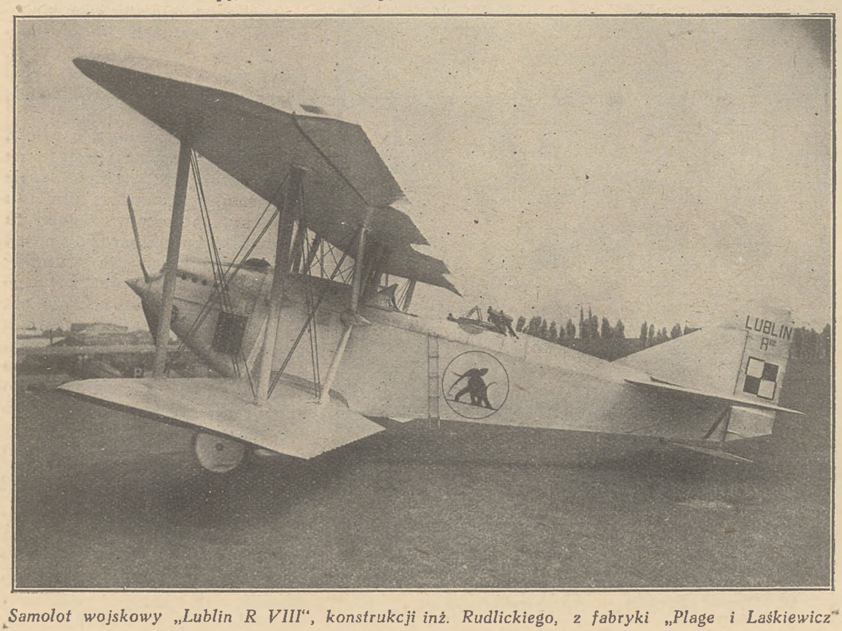


Wnętrze kabiny samolotu pasażerskiego P. W. S. (Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej.)

rozmachu życiowego oraz atut propagandowy o nieocenionej wprost wartości. Atut ten dobrowolnie wypuściliśmy z rąk. Trudno nam dociec, kto za to ponosi odpowiedzialność, czy fabryki lotnicze, czy Związek Przemysłu Polskiego, czy też władze Powszechnej Wystawy Krajowej, poprzestajemy więc na smutnem stwierdzeniu, że stało się źle.

Pawilon lotniczy, trudno tu ukrywać, jest za ciasny nawet dla tych nielicznych eksponatów, które tam znalazły pomieszczenie, wskutek czego całość robi wrażenie dość chaotyczne. Tak więc jedna z wystawiających firm z braku miejsca zmuszona była umieścić dwa swe samoloty jeden nad drugim. Nie jest to pięknie ani też praktycznie. Samolot zawieszony pod sufitem tuż przy ścianie ginie prawie zupełnie. Takie rozmieszczenie eksponatów nie daje oczywiście żadnego wrażenia, tak samo zresztą jak niefortunne umieszczenie pięknego metalowego płatowca akrobacyjnego w ciemnym kącie, ciasnej niszy.

Cała pociecha leży w tem, że poszczególne eksponaty są rzeczywiście godne widzenia. Odnosi się to tak samo do poszczególnych samolotów, jak też do silników oraz akcesoryj przeznaczonych dla lotnictwa. Jak już wspominaliśmy, wystawiają na P. W. K. wszystkie



Samolot wojskowy „Lublin R VIII", konstrukcji inż. Rudlickiego, z fabryki „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie.

nasze poważne wytwórnie lotnicze w liczbie czterech. Najstarszemi z nich są bezwzględnie

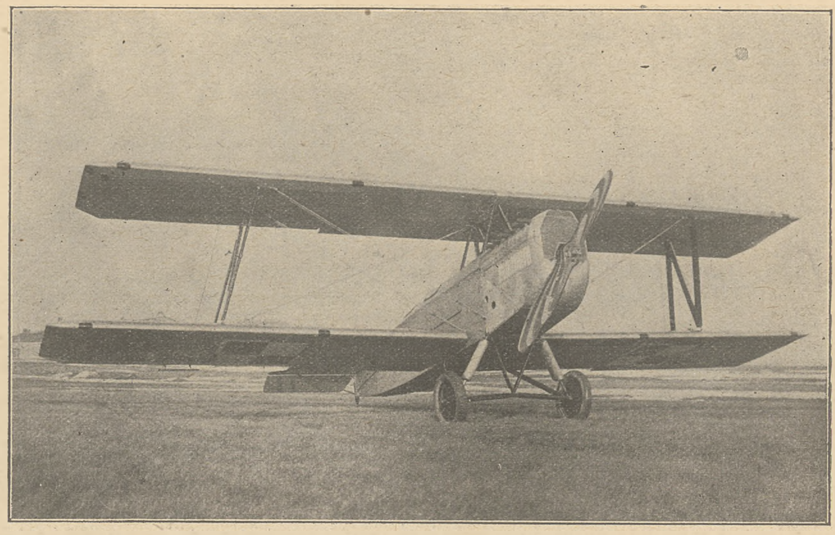
Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie.

Powstały one z dawnych Centralnych Warsztatów Lotniczych, powołanych do życia przez Ministerstwo Spraw Wojskowych dla zaopatrywania armji. Początkowo głównym zakresem ich pracy był remont samolotów oraz fabrykacje śmigieł. Poza tą główną dziedziną działalności przystąpiono tam bardzo wcześnie do pierwszych prób stworzenia płatowca czysto polskiego. Prób tych wkrótce zaniechano, gdyż z powodu wojny nie było czasu na racjonalne prowadzenie prac. Później Państwowe Zakłady Lotnicze podjęły fabrykację samolotów typów zagranicznych na zasadzie licencyj. Wszystkie te samoloty przeznaczone są oczywiście dla celów wojskowych. Na stoisku Państwowych Zakładów Lotniczych wystawiony jest przepiękny w linjach samolot akrobacyjny zbudowany według licencji Wibault. Samolot ten wykonany jest całkowicie z metalu i jest bodaj jedynym typem metalowym, produkowanym w Polsce. Wykończony z największą starannością i czystością samolot ten jest w całem słowa tego znaczeniu okazem pierwszorzędnym. Niestety, dzięki nieodpowiedniemu umieszczeniu w ciasnej niszy, większość zwiedzających nie zwraca na niego żadnej uwagi. Dalej widzimy na stoisku surowy kadłub dla płatowca bojowego „Spad", wykonany z nawijanych wąskich pasemek sklejki. Konstrukcja ta, wymagająca niezwykłej staranności wykonania, świadczy jaknajlepiej o precyzji pracy Państwowych Zakładów Lotniczych. Bardzo ciekawym eksponatem jest również ślizgowiec wodny, wykonany również w Państwowych Zakładach Lotniczych. Ślizgowiec ten, karosowany jako bardzo wygodna limuzyna, napędzany jest przez 200-konny silnik lotniczy i śmigło czteroskrzydłowe. Jest on przeznaczony do użytku Prezydenta Rzeczypospolitej.

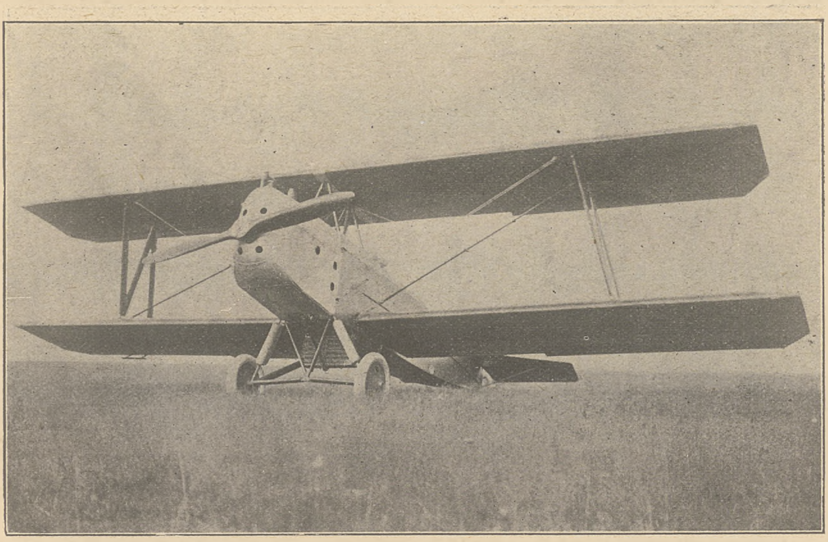
Drugą wytwórnią wogóle, a pierwszą wytwórnią prywatną, która podjęła seryjną produkcję samolotów w Polsce, były zakłady mechaniczne

Plage i Laśkiewicz, Lublin.

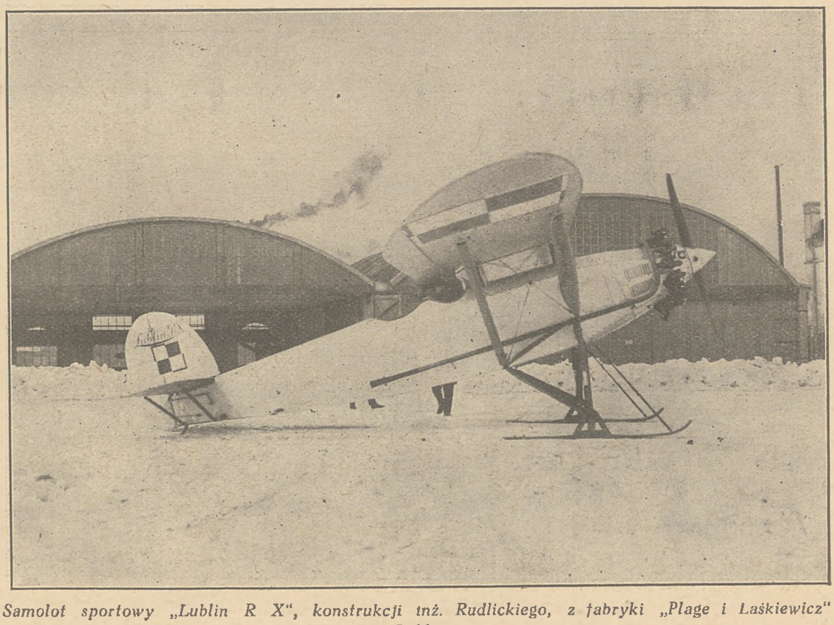
Początkowo produkcja tej fabryki obejmowała wyłącznie samoloty wojskowe, wyrabiane na zasadzie licencji firm włoskich, w międzyczasie jednak przeprowadzono przygotowania do wytworzenia własnych typów polskich. Wynikiem tych prac i długotrwałych prób był znany już dziś chlubnie samolot wojskowy Lublin R VIII konstrukcji inżyniera Rudlickiego. Następnie opuściły fabrykę dalsze dwa typy, a mianowicie samolot komunikacyjny R IX i jednopłatowiec sportowy Lublin R X. Oba ostatnie typy znajdują się na stoisku firmy Plage i Laśkiewicz w pawilonie lotnictwa na Powszechnej Wystawie Krajowej. Lublin R IX jest dwupłatowcem komunikacyjnym, przeznaczonym do przewozu 8-miu osób, to jest 6-ciu pasażerów oraz dwu osób załogi. Kadłub skonstruowany jest z rurek stalowych, podczas gdy skrzydła są konstrukcji drewnianej. Cały samolot obciągnięty jest płótnem, z wyjątkiem przedniej części, która obita jest blachą aluminjową. Przy rozpiętości 17 metrów pojemność płaszczyzn nośnych wynosi 72 metry kwadr. Samolot ten z silnikiem Jupiter 480 KM osiąga szybkość poziomą 195 km na godz., przyczem unieść może ciężar użyteczny 1380 kg. Mała szybkość lądowania (80 km. na godz.) zapewnia bezpieczne lądowanie nawet na niekorzystnych terenach, do czego przyczyniają się też szeroko rozstawione koła podwozia z amortyzatorami oleo-pneumatycznemi. Zbiornik do oliwy skonstruowany jest tak, że w razie



Samolot inż. Bartla, BM-5, z silnikiem Spa 200 KM., wykonany w fabryce „Samolot" w Ławicy pod Poznaniem.



Samolot inż. Bartla, BM-5, z silnikiem Austro-Daimler 220 KM., wykonany w fabryce „Samolot" w Ławicy.



Samolot sportowy „Lublin R X", konstrukcji inż. Rudlickiego, z fabryki „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie.



Samolot szkolny „BM 2" z silnikiem „Salmson" 120 KM., konstrukcji inżyniera Ryszarda Bartla, wykonany w Zakładach firmy „Samolot" Poznań-Ławica.

pożaru może być wyrzucony jednym ruchem rączki odpowiedniej dźwigni. Wewnątrz kadłuba mieści się wygodna kabina dla pasażerów i osobny przedział do bagażu. Olbrzymi ptak utrzymany cały w kolorze białym i srebrnym prezentuje się pięknie.

Samolot sportowy Lublin R X (wszystkie te samoloty są konstrukcji inżyniera Rudlickiego, naczelnego konstruktora fabryki) z braku miejsca zawieszony jest pod sufitem nad Lublinem R IX, dzięki czemu większość zwiedzających nie zwraca na niego wogóle uwagi. Samolot ten o bardzo pięknych liniach byłby, umieszczony odpowiednio, eksponatem bardzo efektownym i pouczającym, gdyż częściowo obnażone skrzydło demonstruje konstrukcję wewnętrzną oraz sposób obciągania płaszczyzny płótnem.

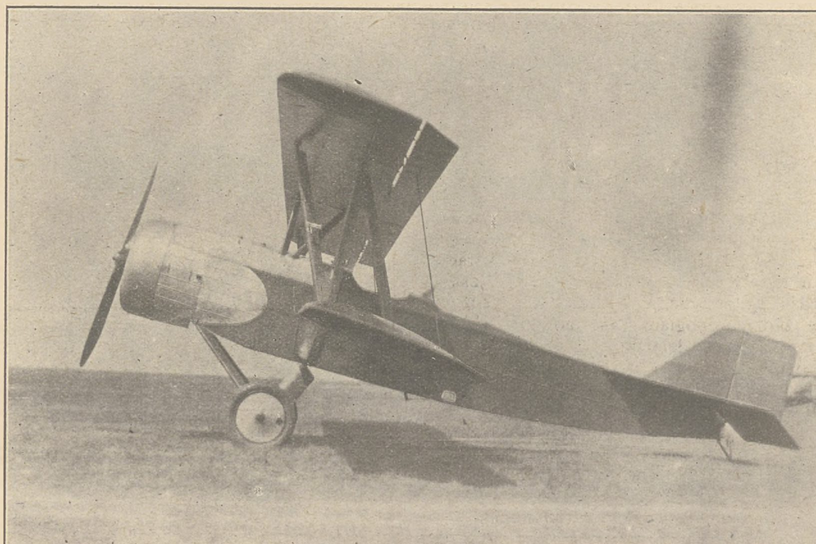
Na stoisku firmy Plage i Laśkiewicz widzimy dalej model wyrzutników do bomb systemu inżyniera Świąteckiego. Wyrzutniki te są przeznaczone na 24 bomby 24-kilowe. Dalej znajdują się na stoisku śmigi drewniane własnej fabrykacji, okucia, śruby, fotografje fabrykacji i prób statystycznych samolotów, fotografje samolotów w locie i wnętrz warsztatów. Ostatnio firma uruchomiła własną fabrykę celonu i w najbliższych dniach stoisko zostanie uzupełnione eksponatami tego oddziału.

Nadmienić należy, że firma Plage i Laśkiewicz produkuje również dla Linij Lotniczych „Lot" na zasadzie licencji samoloty Fokker F VII trzy motorowe z trzema silnikami Wright po 220 KM. Szkoda, że na wystawie nie znalazł się i taki samolot. Produkcja roczna fabryki wynosi około 100 samolotów.

Drugą z rzędu, pod względem chronologicznym, polską wytwórnią lotniczą jest fabryka

„Samolot" Sp. Akc. Poznań-Ławica.

Założył ją w sierpniu 1923 roku Związek Lotników Polskich, dzięki staraniom swego prezesa p. Czesława Wawrzyniaka, jednego z obecnych dyrektorów firmy. W krótkim bardzo czasie zdołano zorganizować warsztaty, a już 19 lutego 1925 roku pierwszy samolot był gotów do lotu. Była to maszyna szkolna H 14, budowana dla wojska na zasadzie francuskiej licencji „Hanriot". Wkrótce potem podjęto produkcję również seryjną drugiego typu szkolnego „Hanriot" H 19. Samoloty te, fabrykowane z wielką starannością, zdobyły sobie w krótkim czasie jaknajlepszą opinję, a dziś w całej Polsce niema chyba lotniska,



Samolot konstrukcji inż. R. Bartla, „BM-4" z silnikiem „Le Rhone", typu szkolnego, używanego obecnie w wojsku.



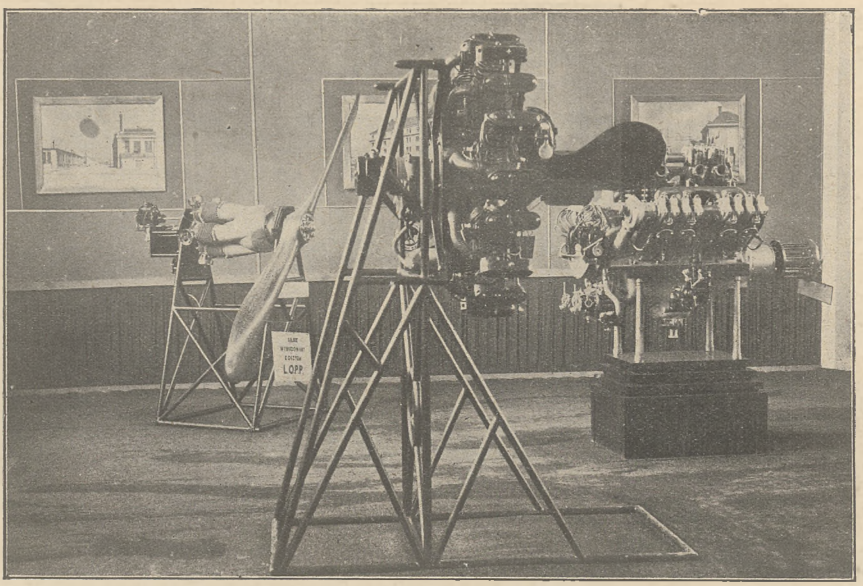
Samolot inż. R. Bartla, „BM-4", z silnikiem Walter 85 KM., wykonany w fabryce „Samolot" w Ławicy.

któreby nie posiadało kilku takich maszyn. W sierpniu 1926 roku wypuszczono pierwszy samolot konstrukcji polskiej. Była to maszyna sportowa „Sp. 1", konstrukcji inżyniera Piotra Tulacza. Następnym typem polskim, stworzonym w zakładach „Samolotu", był płatowiec szkolny „BM-2" konstrukcji inżyniera Ryszarda Bartla. Wkrótce potem pojawia się następny typ inżyniera Bartla, a mianowicie „BM-4", również samolot szkolny, który w niezwykle krótkim czasie zdołał sobie wyrobić najlepszą markę. Typ „BM-4" produkuje się dziś w wielkich serjach dla wszystkich polskich szkół lotniczych i dla wojska.

„BM-4" jest dwupłatowcem dwuosobowym, odznaczającym się konstrukcją bardzo silną, a zarazem bardzo prostą. Wszystkie cztery płaszczyzny mogą być zamienione pomiędzy sobą, dzięki czemu możliwy jest bardzo szybki remont przy drobnych uszkodzeniach, które przy pierwszych samodzielnych lotach uczniów zdarzają się nierzadko. Samolot ten zaopatrzony jest w silnik rotacyjny Le Rhone 80 KM., jednakże fabryka dostarcza również z drobnemi odmianami — z silnikami Walter 85 KM. i Zaleski 85 KM. Obecnie ukończono próby z samolotem „BM-4" z silnikiem Lorraine Dietrich 110 KM, a w przygotowaniu są

próby z silnikiem bi-rotacyjnym polskiej konstrukcji inżyniera Brzeskiego.

Drugim polskim typem, produkowanym obecnie seryjnie w zakładach „Samolotu", jest samolot „BM-5" również konstrukcji inż. Ryszarda Bartla. Jest to maszyna szkolna dwuosobowa, tak zwana przejściowa, t. zn. stosowana dla przeszkolenia młodych pilotów z maszyn szkolnych na maszyny cięższe. Dwupłatowiec ten bardzo podobny do „BM-4", lecz nieco większy, zaopatrzony jest w silniki Austro-Daimler 200 KM., Spa 200 KM. lub Hispano Suiza 300 KM. Po przeprowadzeniu odpowiednich prób, fabryka zamierza również stosować w tym typie silnik Wright 220 KM. W najbliższym czasie wypuszczony zostanie nowy typ Bartla, — „BM-6", samolot szkolny akrobacyjno-myśliwski z silnikiem Hispano Suiza 180 KM lub Wright 220 KM.



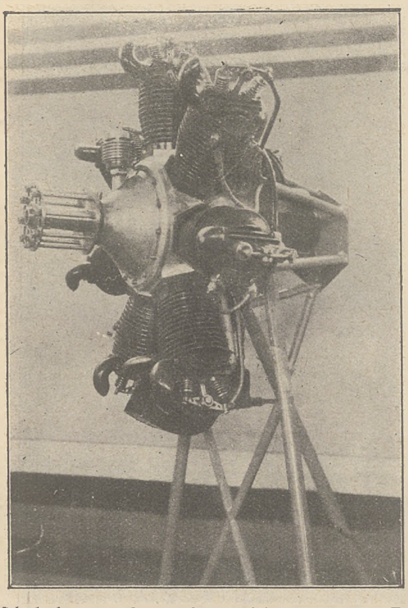
Silniki lotnicze produkcji polskiej na stoisku Zakładów „Skoda". Pierwszy — silnik gwiaździsty „Wright" 520 KM., po prawej: „Lorraine Dietrich" 460 KM., po lewej: silnik birotacyjny Brzeskiego. Fot. „Samochód"

Ze wszystkich tych doskonałych typów fabryki „Samolot", znalazł się na Powszechnej Wystawie Krajowej jeden jedyny osamotniony „Bartel BM 4" z silnikiem rotacyjnym Le Rhone, ustawiony ponadto jeszcze bardzo niekorzystnie. Nie daje on rzeczywiście żadnego poglądu na bardzo ożywioną konstrukcyjną działalność tej wytwórni, a szkoda, bo tu właśnie byłoby się czem pochwalić.

Najlepiej i najefektowniej wypadło jeszcze stoisko, które zajmuje firma

Podlaska Wytwórnia Samolotów Sp. Akc. Biała Podlaska.

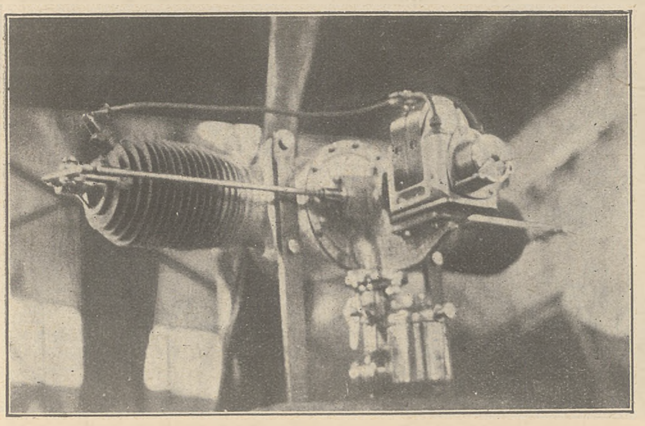
Wystawiony tam samolot komunikacyjny „P. W. S. 20" dominuje nad całym pawilonem, wzbudzając ogólne zaciekawienie. Samolot ten zbudowany jest według projektu inż. Ciołkosza, opracowanego na konkurs na polski płatowiec komunikacyjny, ogłoszony w ubiegłym roku przez Ministerstwo Komunikacji. W konkursie tym P. W. S. 20 uzyskał II i jedyną nagrodę, gdyż nagrody I nie przyznano nikomu z powodów formalnych, inne zaś projekty zasłużyły na wyróżnienie, lecz nie kwalifikowały się do nagrody. „P. W. S. 20" jest jednopłatem zastrzałowym o skrzydle znajdującym się na wysokości górnej krawędzi kadłuba. Konstrukcja kadłuba jest mieszana. Część tylna, aż do kabiny pasażerskiej, wykonana jest z drzewa przy użyciu sklejki pokrywającej jako elementu nośnego, w obrębie kabiny natomiast zaznacza się przewaga metalu tj. stali i duraluminu. Sklejka służy tu tylko jako pokrycie. Sterownia, oszklona całkowicie od przodu i góry, posiada dwa mechanizmy sterowe i dwa fotele dla pilota i pomocnika. Za sterownią znajduje się obszerna kabina o długości 3,15 mtr., szerokości 1,54 mtr. i wysokości 1,75 mtr. Kabina połączona jest drzwiami ze sterownią i jest oszklona na całej długości obu boków, przyczem część szyb jest odsuwalna dla wentylacji. W dwóch rzędach umieszczone jest 8 foteli, między nimi zaś pozostaje szerokie przejście. Wzdłuż obu ścian bocznych ciągną się siatki na bagaż podręczny. Za kabiną jest toaleta, a wreszcie obszerny przedział na bagaże. Drugi bagażnik znajduje się pod sterownią z drzwiczkami w bocznej ścianie kadłuba. Pod każdym względem starano się zapewnić podróżnym bezpieczeństwo przy maksimum komfortu. Wszystkie fotele zaopatrzone są w pasy bezpieczeństwa z patentowanemi amortyzatorami. W suficie kabiny znajduje się okrągłe okno, dające się łatwo otworzyć w razie konieczności. Wnętrze kabiny urządzone jest estetycznie i wygodnie. Ściany kabiny są podwójne i pokryte obiciem, podłoga zaś wyłożona jest dywanem. Całość robi wrażenie nowoczesnej limuzyny, jednak znacznie powiększonej.



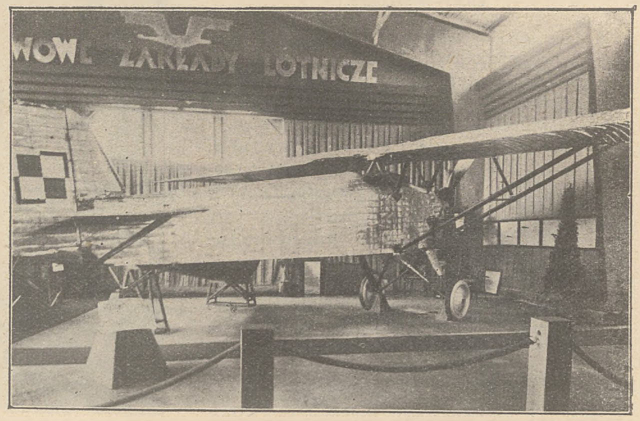
Silnik lotniczy konstrukcji polskiej inżyniera Zaleskiego, 7-mio cylindrowy, 85 KM. Fot. „Samochód"

Zastosowany w samolocie tym silnik Lorraine-Dietrich 450 KM. jest również produkcji krajowej. Jest on umocowany na metalowej podstawie i odgrodzony od reszty kadłuba przegrodą ogniową. Zbiorniki paliwa mieszczą się w skrzydle po obu stronach kadłuba. Podwozie typu klasycznego jest metalowe z amortyzatorami ze sznura gumowego.

(Dokończenie na str. 13-tej.)



Silnik lotniczy do lekkiej awionetki, „Dwusuw" konstrukcji inżyniera Wallisa w Poznaniu, dwutaktowy, 18 KM. Fot. „Samochód"



Samolot „myśliwski" budowany według francuskiej licencji Wibault w Państwowych zakładach lotniczych w Warszawie. Fot. „Samochód"

Autobusem z Poznania do Warszawy

Powszechna Wystawa Krajowa powołała do życia szereg nowych gałęzi gospodarstwa narodowego. W fakcie tym tkwi największe jej znaczenie gospodarcze. Wśród tych nowopowstałych dziedzin działalności gospodarczej czołowe miejsce zajmuje turystyka. W roku 1929 po raz pierwszy w tych rozmiarach powstaje w Polsce ruch turystyczny, tak krajowy, jak zagraniczny. Do najświeższych zdobyczy w tym kierunku wypada zaliczyć stworzenie nowego typu komunikacji: autobusów turystycznych dalekobieżnych na linji Poznań—Warszawa.

Dzięki inicjatywie prywatnej powstało Towarzystwo Komunikacji Autobusowej w Polsce o kapitale 500 000 złotych, w 80 proc. polskim, 20 proc. angielskim. Towarzystwo uruchomiło z dniem 20 maja br. regularną komunikację autobusową Warszawa (Plac Marszałka Piłsudskiego, przed Hotelem Europejskim) — Poznań (Hotel Polonia, ul. Grunwaldzka). W najbliższym czasie zostaną uruchomione dalsze linje: Łódź—Poznań, Poznań—Gdynia.

Towarzystwo rozporządza 5 dużemi (na 31 osób) i 2 mniejszemi (na 25 osób) autobusami na sześciocylindrowych podwoziach Brockway. Karoserja krajowa wykonana bez zarzutu. Wozy resorowane doskonale. W przeciwieństwie do większości autobusów, siedzenie jest nie ciasne, lecz szerokie, wygodne, „klubowe". Ilość miejsc jest ściśle ograniczona, a więc każdy pasażer ma zapewnione miejsce siedzące.



Autobus „T. K. A. w Polsce" zabiera pasażerów z hotelu wystawowego „Polonia".



Wygodnie i elegancko urządzone wnętrze autobusu „TKA. w Polsce", kursującego na linji Poznań—Warszawa.

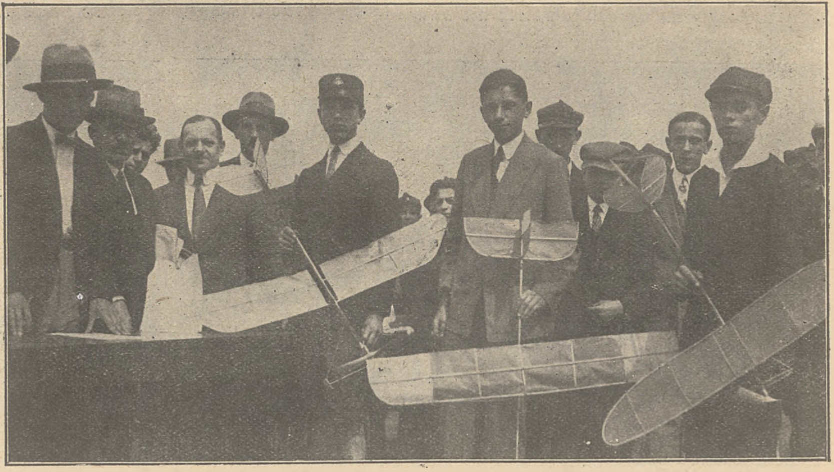
Podróż autocarem daje niezapomniane wrażenia turystyczne pięknych krajobrazów, do czego przyczyniają się w dużej mierze dwa przystanki w niezwykle ciekawych stacjach turystycznych: Łowiczu, gdzie zwiedza się zamek, piękny park, gdzie widzi się piękne stroje, kilimy łowickie — i Krośniewice, gdzie zwiedza się wspaniale utrzymany park i wzorowe gospodarstwo przemysłowo-rolne. Na obu przystankach wydaje się obfite, smaczne i doskonale przyrządzone posiłki.

Bilet Warszawa—Poznań (304 klm.) kosztuje 45 zł i pokrywa przejazd, śniadanie i obiad (wzgl. obiad i podwieczorek).

W końcu wspomnieć można o jeszcze jednej dogodności komunikacji autobusowej, w czem góruje nad koleją. Autobus odchodzi punktualnie o 9-tej z Warszawy, a 10-tej z Poznania. Gdyby jednak mimo wszystkich wysiłków ktoś spóźnił się i przyjechał np. 5 minut po odjeździe autobusu, bierze taksówkę i w kilkanaście minut dogoni autobus na szosie. Dalecy jesteśmy od propagowania niepunktualności, a jednak zdarzają się w życiu takie okoliczności, że nie można stawić się na oznaczonem miejscu co do minuty.

Autobusy Jutrosin — Rawicz

Od pierwszych dni czerwca został wprowadzony następujący rozkład komunikacji autobusowej na linji Jutrosin — Rawicz i odjazd Jutrosin — 5,30, 7,20 12,20, 18,00; Rawicz — przyjazd 6,40, 8,30, 13,30, 19,00. Rawicz — odjazd: 10,50, 16,10, 19,30*, 21,10, 23,00**. Jutrosin przyjazd: 12,00, 17,20, 20,40*, 22,10, 24,00**. — * nie kursuje w niedziele i święta. — ** kursuje tylko w niedziele i święta.



Komitet warszawski L. O. P. P. urządził w ostatnich czasach konkurs latających modeli samolotów, który wzbudził wśród młodzieży ogromne zainteresowanie. Photo-Plat.

Ze sportu samochodowego

Wyścig na Krzyżówce

Tak zwany „Wyścig górski na Krzyżówce“ pod Krynicą należy do najciekawszych i zarazem najtrudniejszych automobilowych imprez sportowych w Polsce. Jest on również jednym z pięciu współzawodnictw, stanowiących o klasyfikacji do współzawodnictw o tytuł mistrza Polski.

W tym roku do zawodów stanęło 9 samochodów, z których 5 startowało w kategorji wyścigowej i 4 w kategorji sportowej. Bezwzględne zwycięstwo w kategorji samochodów wyścigowych odniósł Jan Ripper z Krakowskiego Klubu Automobilowego, który osiągnął zarazem najlepszy czas dnia, przebywając 3 kilometrową trasę w przeciągu 2 minut 25,795 sekund. Średnia szybkość, jaką osiągnął Ripper na swym 1500 ccm. Bugattim, wynosi 74,076 km.

W innych klasach rezultaty przedstawiają się jak następuje:

Samochody sportowe — kategorja 1100 ccm.: 1) Kołaczkowski na Zbrojovce 3 min. 42,375 s., czyli 48,56 km. na godz. 2) Dygat na Tatrze 4 m. 15,91 s. — Kategorja 1500 ccm.: 1) Bogucki na Bugattim 3 m. 13,81 s. czyli 55,72 km. na godz. 2) Januszkowski na Alfie Romeo 3 m. 14,64 s.

Samochody wyścigowe — kategorja 1100 ccm.: 1) Kołaczkowski na Zbrojovce 3 m. 05,405 s. czyli 58,25 km. na godz. 2) hr. Tarnowska na Fiacie 3 m. 25,6 s. — Kategorja 1500 ccm.: 1) Jan Ripper na Bugattim. — Kategorja 3000 ccm.: 1) Szwarcsztein na Bugattim 2 m. 42,6 s. czyli 66,42 km. na godz. — Kategorja 5000 ccm.: 1) Liefeld na Austro Daimlerze 2 m. 36,83 s. czyli 68,864 km. na g.

Nagrody rozdzielono, jak następuje: pierwszą nagrodę Komisji Zdrojowej w Krynicy za najlepszy czas dnia zdobył Jan Ripper; drugą nagrodę, klubów krakowskiego, Małopolskiego i Śląskiego, za drugi czas dnia zdobył Liefeld; trzecią nagrodę, tychże klubów, zdobył Szwarcsztein; czwartą nagrodę tychże klubów, za najlepszy czas dnia w kategorji wyścigowej — Jan Ripper; piątą nagrodę hotelu Lwigród w Krynicy za najlepszy czas dnia w kategorji sportowej otrzymał Bogucki, szóstą nagrodę, Piotra hr. Rostworowskiego, za najlepszy czas na samochodzie 1500 ccm. — Jan Ripper. W ten sposób z pośród sześciu nagród trzy zdobył Ripper.



W Stolp (Słupsk) na Pomorzu niemieckiem dokonano prób z nowym, małym balonem sterowym typu Parseval-Naatz, które wypadły bardzo dodatnio. Balon przebywał w powietrzu godzinę i doskonale reagował na stery. W przeciwieństwie do Zeppelina, który posiada ciężkie, sztywne i kosztowne rusztowanie aluminjowe, Parseval jest typem balonu „półsztywnego“. Kwestja wyższości jednego czy drugiego systemu była zresztą już przed wielu laty tematem ciągłych dyskusyj obu konstruktorów, hr. Zeppelina i mjr. Parsevala. Fot. Scherl



Na autodromie Montlhery pod Paryżem odbyły się wyścigi o „Trzeci szampionat damski“. Wśród współzawodniczek zaciekawienie wzbudzała pani Helle-Nice, jadąca na nowym typie 6-cylindrowej Lancii, t. zw. „Omega-Six“. Fot. Londyński

Rajd łódzki

Termin I Rajdu dookoła województwa Łódzkiego, który organizuje sekcja motocyklowa S. S. Union, został przełożony z dnia 23 czerwca na dzień 16 czerwca r. b.

Wyniki Indianapolis

Siedemnaste wyścigi samochodowe o amerykańską „Grand Prix“ w Indianapolis, rozegrane 30 maja br. dały następujące wyniki:

1. — Ray Keech na samochodzie „Simplex“ przebył całą przestrzeń 500 mil (ca. 800 klm.) w 5 godz. 07 m. 25 s., czyli z średnią szybkością 156,5 km. na godz.

2. — Meyer na samochodzie „Miller“.

3. — Gleason na samochodzie „Miller“.

4. — Marchese na samochodzie własnym.

Słynny mistrz francuski Chiron, który stawał do wyścigu na „Delage'u“, poniósł porażkę, zajmując ósme miejsce.

Podczas wyścigu zdarzyły się dwa wypadki wywrócenia maszyny, z których jeden skończył się śmiercią Billy Spencera, kierowcy samochodu „Duesenberg“. Wyścigom przyglądał się tłum 160000 widzów.

Motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Poznania

W sobotę, 8 czerwca, odbył się Motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Poznania, zorganizowany przez Polski Związek Motocyklowy. Organizację kontroli i parku w Poznaniu przejął Wielkopolski Klub Motocyklowy. W Zjeździe wzięło udział 21 motocykli i to: 3 z Warszawy, 3 z Górnego Śląska, 1 z Cieszyna i 14 z Łodzi. Do mety przybyło w oznaczonym czasie 17 motocykli. Na mocy regulaminu ustaliła Komisja przyjmująca wyniki następujące:

Nazwisko:			przebył km.:	czas:	uzyskana przec.:	uzyskane punkty:
1. Nagel	T. S. Union	(BSA, 350)	662,7	17,27	37,98	68,97 d.
2. Grabowski . . .	T. S. Union	(BSA z przycz.)	416,2	11,07	37,44	37
3. Schönborn Eug.	T. S. Union	(BSA z przycz.)	350,8	10,05	34,80	27,1
4. Fiedler	T. S. Union	(DKW 206 c)	350,8	10,05	34,80	26,4
5. Kümmer	T. S Union	(BMW 500 c)	350,8	9,42	36,18	25,5
6. Rosenfeld	T. S. Union	(Triumph 498 c)	350,8	9,28	37,08	25,5
7. Werner	T. S. Union	(Gillet 500 c)	350,8	9,28	37,08	25,5
8. Teepe	T. S. Union	(BMW 740 c)	350,8	9,05	38,64	24,4
9. Pierkel	Śl.Kl.Motoc.	(AJS 500 c)	374,1	10,17	36,36	22,62
10. Pielawski	Śl.Kl Motoc.	(BSA 1000 c)	374,1	10,01	37,32	22,62
11. Patzer	T. S. Union	(AJS 498 c)	309,2	6,47	45,6	20,17
12. Schönborn . . .	T. S. Union	(BSA 348 c)	277,8	7,39	36,30	16
13. Drebert	T. S. Union	(BSA z przycz.)	277,8	7,46	35,76	15,61
14. Andrzejak . . .	Tow. Miłośn. Sportu Łódź	(Douglas z przycz.)	223,7	8,07	27,558	8,05
Poza konkursem:						
Beinge	Śl. Kl Motoc.		374,1	10,17	36,36	23,49
Kopczyński . . .	Niestow Warszawa		353,6	10,64	32,88	19,26
Niwiński	Niestow. Warszawa — brak karty drogowej.					

Dzięki życzliwemu stanowisku dowódcy 7 dyw. samochod. p. mjr. Srockiego, urządzono park w 7 dywizjonie samoch. przy ul. Marcelińskiej. Wydatną pomocą w przyjmowaniu zawodników służyli pp. kpt. Alawidze i por. Kosiński z 7 Dyonu Samochod.

W godzinach wieczornych urządzono przyjęcie uczestników Zjazdu w lokalach Automobilklubu Wielkopolski przy ul. Kantaka, gdzie w miłym nastroju spędzono kilka godzin. W imieniu Automobilklubu Wielkop. był obecny p. Czerwiński, który przez cały czas służył wydatną pomocą. Wyniki ustalone przez Komisję przyjmującą ogłosił sekretarz A. Broniarz. Niemile uderzało, że z władz P. Z. M. nie był w Poznaniu nikt obecny.

MOTOCYKLIZM

Rekordy światowe.

I. F. C. M. podaje w biuletynie nr. 16 i 17 następujące rekordy światowe: Kierowca — M-me Stewart, na torze Montlhery, dnia 17 maja 1929, na cyclecarze Morgan (kat. C, klasa 1):

Dystans 5 km., czas 1 m. 59,73 sek., średnio 150,14 km/godz. (93,41 m/g.). Dystans 5 km., czas 3 m. 12,88 sek., średnio 150,19 km/godz. (93,32 m/g.). Dystans 10 km., czas 4 m. 18,91 sek., średnio 139,04 km/godz. (86,39 m/g.). Dystans 10 km., czas 6 m. 50,33 sek., średnio 141,19 km/godz. (87,73 m/g.).

Kierowca — M-me Stewart, na torze Montlhery, dnia 21 maja 1929 na cyclecarze Morgan (kat. C, klasa 1):

Dystans 50 km, czas 22 m. 16,66 sek., średnio 134,66 km/g. (83,67 m/g.). Dystans 50 km, czas 35 m. 31,19 sek., średnio 135,92 km/g. (84,45 m/g.). Dystans 100 km, czas 43 m. 52,92 sek., średnio 136,73 km/g. (84,95 m/g.). Czas 1 godzinę, średnio 137,16 km/g. (85,22 m/g.).

Nowy zrzeszony.

W poczet Klubów zrzeszonych w P. Z. M. została przyjęta w dniu 27 maja r. b. Sekcja Motocyklowa Towarzystwa Zwolenników Sportu (Łódź, Targowa 5).

Zastępstwo kapitana sportowego.

Z powodu wyjazdu Kapitana Sportowego P. Z. M., p. kpt. Owczarskiego, zastępczą funkcję pełnić będzie wiceprezes P. Z. M., p. Modzelewski.

Wielka nagroda Niemiec.

Oberste Motorradsport-Behörde (O. M. B.) — Berlin W. 62, Kurfürstenstrasse 118, naczelna organizacja dla sportu motocyklowego w Niemczech, (członek F. I. C. M.) urządza w dniu 28 lipca r. b. wyścig p. n. „Grosser Preis von Deutschland für Motorräder". Wyścig ten odbędzie się na torze Nürburgring, który znajduje się mniej więcej w odległości 71 km na południo-wschód od Kolonji w pobliżu miejscowości Adenau (Eifel). Okrążenie wynosi ca. 28,8 km z licznemi wzniesieniami i spadkami, oraz krzywiznami. Promień krzywizny zakrętów wynosi 30 m do 300 m. Szerokość toru przeciętnie wynosi 8 m (na zakrętach przeważnie szerzej). Nagroda za najlepszy czas dnia 3 000 RM. Do zawodów stawać mogą zawodnicy zagraniczni, posiadający licencje sportowe międzynarodowe. Termin dla zgłoszeń 5 lipiec, godz. 18. Wpisowe 50 RM. (II termin 15 lipiec g. 18, wpisowe 100 RM.). Start odbędzie się o godz. 11. Kwatery zamawiać można przez Verkehrsamt Adenau (Eifel).

LOTNICTWO

Loty przez Atlantyk.

Przebycie Atlantyku na samolocie, które w kierunku ze wschodu na zachód nie udało się całkowicie dotąd nikomu, gdyż nawet Bremen, która niedawno zawisła w muzeum nowojorskiem dotarła, jak wiadomo, jedynie do Nowej Ziemi.

Samolot szwedzki „Sverige", który w ubiegłą niedzielę wystartował ze Sztokholmu do Nowego Jorku, zmuszony był wylądować niedaleko wybrzeża Islandji z powodu braku benzyny.

Do podjęcia lotu przez Atlantyk ze wschodu na zachód przygotowuje się obecnie kilka płatowców. Na pierwszem miejscu wymienić nam tu wypada Polaków — mjr. Idzikowskiego i mjr. Kubalę, którzy w tym roku podejmą na nowo próbę, przerwaną w roku ubiegłym, oraz kpt. Klisza i kpt. Kowalczyka, którzy w najbliższym czasie na swym samolocie typu Caproniego wystartują z Italji do Irlandji, a stamtąd do New Yorku.

Z Francuzów wybierają się Lotti, Assolant i Lefevre na samolocie „L'oiseau Canari", oraz kapitanowie Couduret i Mailloux, którzy wystartowali do Sevilli, aby stamtąd odlecieć do New Yorku. Oba samoloty francuskie są typu Bernard z motorem Hispano Suizą.

Lot naokoło świata.

Lotnicy niemieccy Gloedo i Wonzen zamierzają dokonać lotu naokoło świata, startując z Kolonji w kierunku wschodnim. Lotnicy przelecą przez Moskwę, Alaskę i Kanadę do New Yorku, skąd przedsięwezmą lot przez Atlantyk.

Lot przez Pacyfik.

Lotnik kanadyjski Bromley przygotowuje się do przedsięwzięcia lotu bez lądowania z Waszyngtonu do Tokio. Jest to lot, którego trasa wyniesie 7600 km. Bromley zamierza ją przelecieć na samolocie z motorem 330 KM., który pozwoli mu pokryć tę przestrzeń w 35 godzinach.

Linja lotnicza Marsylja — Bejrut.

Prace przygotowawcze do zorganizowania ruchu lotniczego na przestrzeni Marsylja — Bejrut zostały ukończone. Linja ta o długości 3234 km przechodzić będzie przez Neapol, Korfu, Ateny, Castelorizo. Loty będą się odbywały raz na tydzień w obie strony.

Podróż Prymasa Polski.

Cała prasa lotnicza w Europie z zadowoleniem podaje wiadomość o podróży lotniczej kardynała Hlonda, który na lotnisku rzymskiem był witany przez licznych przedstawicieli duchowieństwa.

Szlak VIII. Rajdu Międzynarod. A. P.

I etap 16. 6. 1929.
WARSZAWA — Tarczyn — Grójec — Białobrzegi — Radom — Iłża — Łubienia — Ostrowiec — Ożarów — Zawichost — SANDOMIERZ — Tarnobrzeg — Majdan — Kolbuszowa — Głogów — Rzeszów — Łańcut — Przeworsk — Jarosław — Radymno — Krakowiec — Jaworów — Janów — LWÓW — razem około 455 klm.

II etap 17. 6. 1929.
LWÓW — Mikołajów — Stryj — Drohobycz — Sambor — Chyrów — Dobromil — Niżankowice — PRZEMYŚL — Bircza — Tyrawa Wołoska — Rymanów — Krosno — Jasło — Biecz — Gorlice — Grybów — NOWY SĄCZ — razem około 377,2 klm.

III etap 18. 6. 1929.
NOWY SĄCZ — Stary Sącz — Piwniczna (przejazd przez granicę) — Mnisek — Gniazda — Spiska Bela — Kotlina — Tatr. Łomnica — Strbsko Pleso — Strba — Lpt. Sv. Mikulas — ZILINA — C. Tesin — OPAWA — razem około 400 klm.

IV etap 19. 6. 1929.
OPAWA — SUMPERK — Hradec Kralowe — — PRAHA — razem około 347 klm.

V etap 20. 6. 1929.
PRAHA — Melnik — Douba — C. Lipa — Hejda — Runburg — Gersdorf (przejazd przez granicę) — Löbau — Görlitz — Hunzlau — Haynau — LIEGNIT — Lübek — Raudten — Guhrau — Leszno (przejazd przez granicę) — Kościan — Stęszew — POZNAŃ — razem około 430 klm.

VI etap 21. 6. 1929.
POZNAŃ — Goślina Murowana — Rogoźno — Wągrowiec — Kcynia — Nakło — BYDGOSZCZ — Koronowo — Gostyczyn — Tuchola — Chojnice — Brusy — Dziemiany — Łabiana — Kościerzyna — Klukowa Huta — Sulęczyno — Sierakowice — Kartuzy — Łebno — Szemud — Przetoczyno — Wejherowo — GDYNIA — razem około 396,6 klm.

VII etap 22. 6. 1929.
GDYNIA — Chylonia — Koleczkowo — Mniszewo — Żukowo — Kartuzy — Egiertowo — Kościerzyna — St. Kiszewa — Zblewo — Starogard — Czarlin — Gniew — Nowe — Małe Warlubie — Mały Luboń — Świecie — BYDGOSZCZ — Solec — Toruń — Chełmża — Stolno — GRUDZIĄDZ — razem około 382,7 klm.

VIII etap 23. 6. 1929.
GRUDZIĄDZ — Okonin — Radzyn — Wąbrzeźno — Golub — Rypin — Sierpc — Bielsk — Goślice — PŁOCK — Łask — Gąbin — Sanniki — Sochaczew — Żyrardów — Mszczonów — Grójec — Tarczyn — WARSZAWA — razem około 328,4 klm.

Razem cały szlak rajdowy około 3110,9 klm.

Podczas rajdu odbędą się następujące próby szybkości: płaska podczas I i VIII etapu (Warszawa—Grójec) i górska podczas II etapu.

Imprezy Automobilklubu Wielkopolski w lipcu

Wśród różnych imprez, organizowanych w Poznaniu w czasie Powszechnej Wystawy Krajowej, jedną z najefektowniejszych i najciekawszych będzie „Zjazd Gwiaździsty do Poznania" w dniu 27 lipca i „Pogoń za balonem" w dniu 28 lipca. Automobilklub Wielkopolski, organizujący obie te imprezy, rozwija bardzo ożywioną akcję, aby w obydwóch zapewnić sobie możliwie największą ilość współzawodników. Ponieważ regulamin, zarówno zjazdu, jak i pogoni, nie jest zbyt uciążliwy, należy się spodziewać, że z Automobilklubu Wielkopolskiego do zawodów staną wszyscy posiadacze samochodów. Dla interesujących się wspomnianemi zawodami podajemy streszczenia regulaminów.

Zjazd Gwiaździsty do Poznania w dniu 27 lipca 1929 r.

W Zjeździe Gwiaździstym mogą brać udział wszelkie samochody turystyczne i sportowe, posiadające stałą karoserję (nie prowizoryczną) krytą lub otwartą. Zawodnikiem, zgłaszającym samochód, musi być członek jednego z polskich klubów automobilowych, samochód natomiast może być prowadzony przez kogoś innego, nie wyłączając szoferów zawodowych, jednakże zawodnik musi na nim odbyć całą podróż. Wyjątek od tej zasady stanowi wypadek, gdy zawodnik zechce się ubiegać o wędrowne nagrody Śląskiego Klubu Automobilowego lub komisji sportowej Łódzkiego Automobilklubu, gdyż wtedy samochód musi być prowadzony przez członka rzeczywistego jednego z polskich klubów afiljowanych przy Automobilklubie Polskim.

Wpisowe na zjazd gwiaździsty wynosi 30 zł od samochodu i musi być uiszczone równocześnie ze zgłoszeniem na specjalnej karcie zgłoszeń w Automobilklubie Wielkopolskim, Poznań, ul. Kantaka 1. Termin zgłoszeń upływa 20 lipca o godzinie 18-tej. Przez następne 4 dni, t. j. do 24 lipca do godziny 18-tej, Automobilklub Wielkopolski będzie przyjmował zgłoszenia, pobierając opłatę podwójną. Po tym terminie lista zgłoszeń zostanie definitywnie zamknięta.

Marszruta jest dowolna. Musi jednak wynosić niemniej niż 300 km. Dystanse zostaną obliczone podług mapy A. I. A. C. R. Start może się odbyć z dowolnej miejscowości, w której znajduje się bądź to władza klubowa, bądź też komisarjat policyjny, urząd pocztowy, urząd kolejowy, lub urząd celny. Każdy z tych urzędów upoważniony będzie do poświadczenia uczestnikowi zjazdu w jego książce drogowej czasu startu. Na punktach kontrolnych wizy udzielane będą również przez władze i urzędy wymienione wyżej.

Karty kontrolne będzie wysyłał Automobilklub Wielkopolski za pośrednictwem odnośnych klubów. Formalności połączone z wyjazdem załatwia klub, z którego rejonu uczestnik rozpoczyna podróż. Start nastąpić może w dowolnym czasie dnia 27 lipca, nie wcześniej jednak niż o godzinie 0 minut 1. Przyjazd do Poznania nie może nastąpić wcześniej niż o godzinie 16-tej, ani później niż o godzinie 18-tej. W ten sposób najdłuższy czas jazdy trwać może 17 godzin 59 minut. Obowiązuje czas, podany przez radjostację warszawską.

Przy ogólnej klasyfikacji wchodzić będą w rachubę trzy współczynniki: ilość przebytych kilometrów, szybkość średnia i obciążenie. — Za każdy przebyty kilometr drogi (obliczony podług mapy A. I. A. C. R., nie zaś podług tachometru, przyczem obliczać się będzie najkrótszą drogę, łączącą punkty kontrolne) otrzyma zawodnik 0,05 punktów dodatnich, czyli 5 punktów za 100 km.

Za każdy kilometr szybkości przeciętnej na godzinę otrzyma zawodnik 10 punktów. Szybkość przeciętną obliczać się będzie na podstawie całkowitego czasu przebywania w drodze (nie odliczając postojów) i całkowitej ilości przebytych kilometrów, przyczem maksymalna szybkość, wchodząca w rachubę przy obliczeniu, wynosi 40 kilometrów na godzinę. Nie znaczy to jednak, by zawodnik nie mógł przebyć drogi z większą szybkością przeciętną, jedynie zaliczać mu się będzie szybkość do 40 km/godz.

Za obciążenie obliczać się będzie punkty według następującej skali: samochody o pojemności 750 ccm w cylindrach — 10 punktów za 1 osobę, 1 100 ccm — 7 punkt. za 1 osobę, 1 500 ccm — 6 pkt., 2 000 ccm — 5 pkt., 3 000 ccm — 4 pkt., powyżej 3 000 ccm — 3,5 pkt. za osobę.

Przypominamy

Szanownym Abonentom, że czas już odnowić przedpłatę na

III kwartał 1929 r.

Kto tego nie załatwi przed 25 bm. może się narazić na opóźnienie w dostarczeniu pierwszego numeru w nowym kwartale.

„Samochód" zamawiać można w każdym urzędzie pocztowym, w agencjach, lub wprost w administracji naszej w Poznaniu, św. Marcin 70. W tym wypadku prosimy przekazać przedpłatę równocześnie na nasze konto w P. K. O. 200 149 w Poznaniu.

Przedpłata kwartalna wynosi 3,63 zł
„ miesięczna „ 1,25 zł
wraz z odnoszeniem do domu przez listowego.

Punkty karne obliczane będą za spóźnienia, przyczem za spóźnienie do godziny 18,30 otrzyma zawodnik za każdą minutę po dwa punkty karne, a od godziny 18,30 do godziny 19-tej po cztery punkty karne.

Przewidzianych jest 5 nagród indywidualnych, w czem jedna dla pań, oraz rozegrane zostaną nagrody wędrowne: Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta" w Poznaniu, znajdująca się obecnie w posiadaniu Krakowskiego Klubu Automobilowego (po raz drugi); nagroda Śląskiego Klubu Automobilowego, znajdująca się w posiadaniu Krakowskiego Klubu Automobilowego i nagroda Komisji Sportowej Łódzkiego Automobilklubu, znajdująca się w posiadaniu Automobilklubu Polski.

Samochody, które ukończą zjazd, otrzymają bronzową plakietę pamiątkową.

Pościg za balonem kulistym w dniu 28 lipca 1929.

Regulamin pościgu za balonem w dniu 28 lipca 1929 r. jest następujący:

Dopuszczone pojazdy. — W pościgu za balonem mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom, stawianym samochodom osobowym, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Samochody winny posiadać kompletną karoserję krytą lub otwartą. Urządzenia prowizoryczne nie są dozwolone i powodują utratę prawa ubiegania się o nagrody.

Zawodnicy. — Zgłoszenia przyjmuje się od członków Polskich Klubów Automobilowych (A. P. i kluby afiljowane). Samochód może być prowadzony przez osobę trzecią. Licencyj żadnych nie wymaga się, natomiast musi kierowca i samochód posiadać wszelkie dokumenty, wymagane przez władze policyjne.

Zgłoszenia — wpisowe — termin zgłoszeń. — Zgłoszenia dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń należy skierować do Automobilklubu Wielkopolski, Poznań, ul. Kantaka 1. Wpisowe wynosi 30 zł. i musi być wniesione równocześnie ze zgłoszeniem.

Zgłoszenia niedokładnie wypełnione oraz zgłoszenia bez równoczesnej opłaty wpisowego nie będą przyjmowane. Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby Automobilklub Wielkopolski konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

Start balonu. — Balon wystartuje z terenu przed Gazownią Miejską w Poznaniu o godzinie 16-tej. Komandor imprezy jest upoważniony do opóźnienia startu balonu, o ile warunki atmosferyczne i wiatru tego będą wymagały.

Start samochodów. — Zgłoszone samochody muszą stanąć na miejscu startu o godz. 15-tej. Tutaj otrzymają zawodnicy karty startowe oraz informacje odnośnie czasu, warunków atmosferycznych, siły i kierunku wiatru i t. p.

O godz. 15.30 otwiera się start dla samochodów. Samochody startują dowolnie, jednakże nie wcześniej jak o godzinie 15.30.

Ponieważ impreza jest imprezą ściśle turystyczną i w żadnym wypadku nie powinna zamienić się w wyścig, przeto wyraźnie zwraca się uwagę uczestnikom na konieczność przestrzegania obowiązujących przepisów o ruchu samochodowym.

Przepisy dla balonu. — Balon powinien zejść po osiągnięciu granicy stu-kilometrowej dookoła Poznania. Granica ta zmniejsza się na zachód, odpowiednio, do geograficznego położenia granicy Rzeczypospolitej Polski.

Balon winien lądować po upływie dwóch godzin od chwili startu bez względu na to czy granica 100 kilometrowa została osiągnięta czy nie.

Lądowanie balonu powinno nastąpić o ile możności w pobliżu drogi bitej. Balon nie powinien się wznosić ponad chmury, lecz powinien podczas całego czasu pościgu być widocznym.

Zadania uczestników. — Do kosza balonu przymocowany będzie lisi ogon. Ten z uczestników, który po lądowaniu balonu zabierze ten ogon, otrzymuje I nagrodę.

Do balonu wolno dochodzić dopiero po definitywnem lądowaniu, t. zn. dopiero wówczas kiedy kosz balonowy już leży spokojnie na ziemi i lotnik kosz opuścił. Nie wolno dojeżdżać bliżej do balonu aniżeli na 200 metrów. Natychmiast po osiągnięciu tej granicy należy zgasić silnik. Przekroczenie tych przepisów powoduje utratę prawa do nagrody. W obrębie granicy 200-metrowej zabrania się surowo palenia tytoniu wzgl. zapalania otwartego światła.

Jeżeli na lądowanie balonu oczekuje kilku uczestników, rozstrzyga się losem, któremu z tych uczestników przyznać pierwszą nagrodę.

Przy schwytaniu balonu należy oddać kartę startową lotnikowi, który ją dalej oddaje komandorowi pościgu. Przy ewtl. lądowaniu balonu na drzewach należy uznać za decydujący o zdobyciu pierwszego miejsca moment poruszenia drzewa, na którem balon wisi.

Nagrody dodatkowe. — Lotnik zrzuci podczas lotu w równych odstępach czasu pięć proporczyków. Odnalezienie przez uczestnika proporczyka uprawnia do uzyskania nagrody dodatkowej. Proporczyki muszą być oddane razem z kartą startową lotnikowi wzgl. komandorowi pościgu najpóźniej do godz. 20.

Plakiety. — Każdy formalnie zgłoszony i startujący uczestnik otrzymuje plakietę pamiątkową.

Konieczność przestrzegania przepisów policyjnych. — Pościg za balonem jest imprezą ściśle turystyczną i nie powinien w żadnym wypadku zamienić się na wyścig. Wobec tego zwraca się uczestnikom specjalnie uwagę na konieczność bezwzględnego przestrzegania przepisów policyjnych odnośnie ruchu kołowego na drogach publicznych. (Szybkość maksymalna, przejazd przez miejscowości zabudowane, mijanie, wyprzedzanie itd.). Automobilklub nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za ewtl. szkody wyrządzone przez uczestników osobom trzecim, uczestnik zaś przez swój zapis wyraźnie stwierdza, że udział w imprezie odbywa się na wyłączne jego ryzyko.

Ewtl. odwołanie imprezy. — A. W. zastrzega sobie prawo odwołania pościgu, o ile tego będą wymagały warunki atmosferyczne wzgl. o ile nie zgłosi swego uczestnictwa najmniej 15 samochodów.

Interpretacja regulaminu. — Do interpretacji regulaminu powołana jest jedynie Komisja Sportowa A. W. względnie w dniu pościgu Jury, składające się z delegatów klubów afiljowanych (po jednym delegacie z każdego klubu, delegata Aeroklubu Polski oraz komandora imprezy).

Komisja Sportowa A. W. zastrzega sobie prawo wydania przepisów uzupełniających niniejszy regulamin, o ileby się ku temu okazała potrzeba.

PRAWO i SĄD

Przez odwróconą lornetę...

Jest to rzeczą znaną i nie wymagającą dowodu, że inną kwestją są przepisy prawne, czy porządkowe, a inną — sposób ich stosowania, podobnie jak nie wymaga dowodu twierdzenie, że właśnie wobec automobilistów stosuje się skrupulatnie wszelkie rygory prawne. Z jednej strony nie można się temu dziwić, bo ostatecznie przepisy prawne są na to, aby je stosowano, jednak w myśl zasady: „równe prawo dla wszystkich“, należałoby życzyć sobie, aby władze, przedewszystkiem czynniki bezpieczeństwa publicznego zwróciły nieco baczniejszą uwagę na uprzywilejowanych dotychczas użytkowników dróg publicznych, t. j. na piechurów i zaprzęgi konne, a nie, jak dotychczas, patrzyły na ich liczne przewinienia, jakby odwróconą lornetą, z pomniejszeniem.

Wzmożony ruch samochodowy w okresie Powszechnej Wystawy Krajowej nastręcza właśnie pod tym względem szereg obserwacyj, nad któremi do porządku dziennego przejść nie można. Chyba, że pragnęlibyśmy wszelkie komunikacje nasze dostosować do tempa i zwyczajów piechura.

Istnieją przepisy ochronne dla piechura, niema ich dla automobilisty. A jednak przydałyby się bardzo.

Ileż razy można na ulicach Poznania obserwować, że nagle, z chodnika, tuż przed nadjeżdżającym samochodem wyrywa się jakiś przechodzień i biegnie przez jezdnię. Widział wprawdzie nadjeżdżający samochód, jednak nie chce mu się poczekać dwóch sekund. A bywają nawet tacy, którzy specjalnie wolno przechodzą wówczas przez jezdnię, jakby junackim gestem pragnęli automobiliście pokazać: a przecież ty musisz zahamować. Oczywiście samochód hamuje, aż jęczą hamulce, a kierowca denerwuje się, bo nie wiadomo, czy na śliskim bruku wóz nie pośliznie się bokiem i nie uderzy o chodnik. Jest to niewątpliwie „uszkodzenie rzeczy“, którego dopuszcza się przechodzień. Niestety, w bardzo rzadkich wypadkach będzie można mu udowodnić, że zrobił to umyślnie, co jest warunkiem ukarania go z § 303 kodeksu karnego lub swawolnie z § 366 p. 3 k. k., który, przy odpowiedniej interpretacji w zasadzie i tu mógłby być stosowany. W takich wypadkach jednak policja powinna przyjść z pomocą i wypadki tego rodzaju karać mandatem z powodu tamowania ruchu.

Jeszcze inny wzgląd przemawia za bezwzględnem ściganiem tego rodzaju niewłaściwego zachowania się. Jak wiadomo, szybkość maksymalna w mieście wynosi u nas 40 klm. na godz. Maksymalna! Znaczy to z jednej strony, że automobiliście nie wolno jechać prędzej, z drugiej jednak strony, że nie potrzebuje jechać wolniej, jeżeli nie widzi przed sobą żadnych przeszkód, ani też nagłych przeszkód przewidywać nie musi, że więc 40 klm. na godzinę jest jego szybkością normalną w mieście, na przestrzeni prostej, bez skrzyżowań. Jeżeli więc piechur chce przejść przez taką ulicę, powinien liczyć się z tem, że samochody taką właśnie szybkością pojadą, że nie może więc przebiegać przed samochodem na przestrzeni n. p. 10 metrów, bo na takiej przestrzeni żaden kierowca nie może zatrzymać samochodu. Naraża więc siebie — co mu wolno w zasadzie — lecz zarazem naraża także porządek publiczny i powinien za to być ukarany. Prawda, że nazwisko takiego przechodnia trudniej stwierdzić niż identyczność samochodu, gdyż przechodnie nie noszą numerów rejestracyjnych, jednak w imię dobra sprawy nasi stróże porządku publicznego powinni nie cofać się przed tą drobną fatygą.

(pz)

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 25 groszy

Okazyjnie

sprzeda się dwa nowe 4-osobowe samochody otwarte, jeden marki „Fiat“ a drugi marki „Tatra“. Oglądać można je codziennie oprócz niedziel w godzinach urzędowych (8—15) w garażu Dyrekcji Poczt i Telegrafów. Wały Zygmunta Augusta 9. Informacyj udziela Oddział Komunikacji, Wały Zygmunta Augusta 8, I. piętro, pokój 131. Prezes: Wł. Kaźmierski.

Samochód

Chevrolet pół ciężarowy, kryty i w dobrym stanie do sprzedania. Oferty rw 5 279, lub telefon 3397.

Samochód

1½ tonn Ford po zupełnym remoncie ze starterem i światłem elektr. korzystnie sprzedam. Oferty 97 114

Fiat

6 osob., otwarty, w dobrym stanie sprzeda. Marszał, Aleje Marcinkowskiego 5.

Benz i Protos

każdy 10/30 otwarty 6 osob., nowoczesne, beznaganne i Austro - Daimler 17/60 otwarty bardzo tanio na sprzedaż. Zgłoszenia pod adresem Nalaskowski, Toruń, Sienkiewicza 11, telefon 69.

Szofer

trzeźwy i sumienny na taksówkę z kaucją od 15 czerwca rb., potrzebny. Zgłoszenia Agencja Kurjera Poznańskiego, Gniezno 245.

Poważne przedsiębiorstwo

przemysłowo-handlowe poszukuje doświadczonego i dobrego szofera, zarazem ślusarza i mechanika. Oferty wraz z życiorysem należy przesłać do administracji nin. pisma pod dw 6 405

Szofer

ślusarz-mechanik, żonaty, lat 23, bezdzietny, poszukuje stałej posady najchętniej w majątku. Miejscowość obojętna. Stefan Ratajczak, Sieraków pow. Międzychód.

Szofer

nowoczesny fordzista z 3 miesięczną praktyką i dobremi świadectwami, poszukuje zaraz posady. Oferty rw 5 274-5

Szofer

kawaler, starszy, z dłuższą praktyką, trzeźwy, znający centralne ogrzewanie oraz prace domowe potrzebny do mego samochodu marki „Protos“. W. Teichertowa, Jarocin dworzec.

Szofer-ogrodnik

znający się na uprawie warzyw, poszukuje posady. Zgłoszenia zdw 97 273

Szofer

kawaler z dobremi świadectwami, zna także ogrodnictwo, poszukuje posady najchętniej na majątku. Alojzy Henszka, Sękowo, poczta Podrzewie, pow. Szamotuły.

Ustalenie znaków na wyścigach

Automobilklub Polski ustalił kolory i wymiary opasek na rękawy i czapki, oraz chorągiewek i flag przepisanych na zawodach sportowych A. P. i Klubów Afiljowanych.

Opaski na rękawy: Komisarze sportowi, komandor, sędziowie (jury), szef chronometrażu: Białe opaski, obwódka podwójna: złota na brzegach i czerwona pod nią. Napis czerwony koloru obwódki wewnętrznej.

Vice-komandor: Biała opaska z czerwoną obwódką i czerwonym napisem.

Sekretarz, chronometrażyści, komisarze techniczni i przy wadze, handicaperzy i kontrolerzy: Białe opaski, napis czerwony.

Kierowcy i mechanicy: Żółte opaski z czarnym numerem startowym.

Zawodnicy i kierowcy jednocześnie: Żółte opaski z czarną obwódką i czarnym numerem startowym u kierowcy.

Pomocnicy w punktach zaopatrywania: Jasnozielone opaski ewentualnie z numerem startowym.

Inni funkcjonarjusze, jak telefoniści, służba drogowa, etc.: Ciemno-niebieskie opaski z odpowiednim białym napisem.

Prasa: Białe rozety z czerwoną obwódką.

Członkowie Klubów Afiljowanych mogą nosić na czapce klubowej podczas zawodów analogiczne opaski.

Całkowita szerokość opaski 100 mm. Szerokość obwódki zewnętrznej 10 mm., wewnętrznej 5 mm., jednolitej 15 mm.

Całkowita szerokość opaski na czapkę klubową 20 mm., obwódki zewnętrznej 2 mm., wewnętrznej 1 mm., jednolitej 3 mm. Na opaskach na czapkę niema napisów.

Wysokość liter 20 mm., grubość liter 2 mm. Długość napisu maximum 120 mm. Średnica rozet 60 mm., obwódka 10 mm.

Chorągiewki. Chorągiewka biała: sygnał do startu. Chorągiewka żółta: sygnał do natychmiastowego bezapelacyjnego zatrzymania. Chorągiewka niebieska: (poruszana) znaczy uwaga — niebezpieczeństwo. Chorągiewka czarno-biała: (w kraty 10 cm.) w połączeniu z pokazaniem numeru startowego oznacza polecenie zatrzymania się dla tej maszyny, która nosi ten sam numer. Chorągiewki te są czworoboczne szerokości 40 cm., długości 70 cm.

Flagi. Komandor zawodów i wice-komandorzy: Flaga biała z czerwoną obwódką i napisem tego samego koloru. Samochód końcowy: Flaga zielona. Kontrolerzy: Flaga zielona mała.

Wymiary flag. Duże: Trójkątne, podstawa trójkąta 40 cm., wysokość 70 cm. Małe: Trójkątne, podstawa trójkąta 25 cm., wysokość 45 cm.

ZE SPORTU

Wyścigi motocyklowe w Katowicach

W dniu 16 bm. Śląski Klub Motocyklowy urządza wielkie wyścigi motocyklowe na przestrzeni Giszowiec — Murcki z udziałem najwybitniejszych sportowców zagranicznych. W przededniu tych wyścigów zakończony zostanie gwiaździsty rajd motocyklowy, prowadzący z Gdańska do Katowic. Uczestnicy rajdu startować będą również w wyścigach Śląskiego Klubu Motocyklowego. Start odbędzie się o godzinie 14.30.

Wśród licznie zgłoszonych już zawodników figurują obok znanych na Śląsku zawodników cały szereg jeźdźców zagranicznych, z Francji, Niemiec, Czechosłowacji, Rumunji i Włoch.

Rajd motocyklowy we Lwowie

(j) We Lwowie odbyły się wyścigi motocyklowe na trasie Lwów — Stryj — Lwów. W kategorji do 250 ccm. zwyciężyła Janina Loteczkowa, kategorja 350 ccm. — Kustanowicz, kategorja 500 ccm. Polak. Ogółem startowało 40 maszyn.

Przemysł lotniczy na P. W. K.

(Dokończenie ze str. 7-mej.)

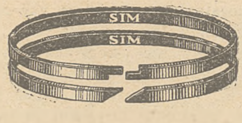
Aby ułatwić oglądanie wnętrza limuzyny, a raczej już wagonu powietrznego, ustawiono w pawilonie lotniczym galeryjkę wywyższoną dla publiczności. Tłok, jaki prawie stale panuje na tej galeryjce, świadczy najlepiej o zainteresowaniu, wywołanem przez nowy polski samolot komunikacyjny.

Na stoisku Podlaskiej Wytwórni Samolotów widzimy dalej samolot dwuosobowy „P. W. S. 5" z silnikiem „Wright" 220 KM., konstrukcji inżyniera Grzędzielskiego i Bobka, a wreszcie awionetkę sportową jednoosobową „P. W. S. 4", konstrukcji A. Bobka, z silnikiem „Salmson" 40 KM. Awionetkę tę opiszemy razem z innemi awionetkami polskiemi w osobnym artykule. Poza powyższemi trzema samolotami wystawiono osiem modeli samolotów, które zostały już wypracowane w projekcie, lecz jeszcze nie wykonane. Między nimi znajduje się „P. W. S. 23", model trzymotorowego olbrzyma transportowego, rozpiętości skrzydeł 32 metry. Wystawione modele wykazują, że działalność konstrukcyjna na Podlaskiej Wytwórni Samolotów pokrywa bardzo szeroką skalę.

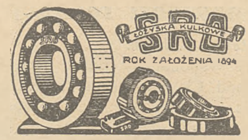
Silniki lotnicze.

Silników lotniczych produkcji krajowej wystawiono ogółem pięć typów, z tego trzy są konstrukcjami czysto polskiemi, podczas gdy dwa pozostałe wyrabiane są na zasadzie licencji. W pawilonie lotniczym oglądać można silnik gwiaździsty Zaleskiego o mocy 85 KM i wreszcie nadzwyczaj ciekawy dwucylindrowy i dwutaktowy silnik „Dwusuw" o mocy 18 KM, konstrukcji inżyniera Wallisa. Reszta silników, wyrabiana w Polskich Zakładach „Skoda", znalazła pomieszczenie w hali przemysłu ciężkiego. I tutaj nie można twierdzić, aby taki podział eksponatów był, z punktu widzenia propagandowego, celowy i przyczyniał się do uwydatnienia całokształtu tych spraw.

Na stoisku Zakładów „Skody" najciekawszym eksponatem jest sensacyjny silnik birotacyjny, konstrukcji inżyniera Brzeskiego. Typami wyrabianemi na zasadzie licencji są silniki lotnicze „Lorraine-Dietrich" 450 KM, 12-cylindrowy, chłodzony wodą, oraz silnik gwiaździsty, chłodzony powietrzem, amerykańskiej konstrukcji „Wright". Wszystkie te silniki, a przedewszystkiem silniki konstrukcji polskiej zostaną szczegółowo omówione w osobnym artykule.


SIM S. A. MORGES SZWAJCARJA
TŁOKI, PIERŚCIENIE TŁOKOWE I ZAWORY SAMOCHODOWE

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWA I GŁÓWNY SKŁAD NA POLSKĘ
AUTOTECHNIKA
KRAKÓW, UL. BRACKA L. 5
TELEFON Nr. 4343
DOSTAWA ZE SKŁADU
CENY KONKURENCYJNE
ZASTĘPCY POSZUKIWANI


J. SCHMID-ROOST S. A.
OERLIKON-ZURYCH
ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

Autobusy Katowice — Kraków

Z dniem 9 bm. w każdą niedzielę kursować będzie luksusowy autobus na linji Katowice — Mysłowice — Dąbrowa Górnicza — Strzemieszyn — Sławków — Olkusz — Ojców — Kraków. Z Katowic odjeżdża autobus o godz. 6 i godz. 13.30. (j)

Zamknięcie dróg

(j) W związku z remontem dróg zamknięto aż do odwołania: ruch kołowy dla wszelkiego rodzaju pojazdów na drodze Smielin — Kopciowice (Śląsk). Objeżdżać zatem należy przez Lędziny, Stary Bieruń.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Krewny cara szoferem taksówki

(wj) Przed niedawnym czasem w wydziale ruchu kołowego w Warszawie zdał egzamin i otrzymał zezwolenie kierowania taksówką jeden z bliskich krewnych cara Mikołaja II, Włodzimierz Konstantynowicz.

Książę Konstantynowicz za czasów carskich w Rosji był oficerem gwardji, a dziś pod obcym nazwiskiem zarabia na utrzymanie jako szofer taksówki.

Sztuka chodzenia po ulicy

(wj) W ubiegłą niedzielę rozpoczął się w Warszawie „Tydzień Nauki Chodzenia". Wszystkie skrzyżowania ulic wzdłuż Marszałkowskiej, Nowego Światu, Krakowskiego Przedmieścia oraz ważniejsze skrzyżowania ulic w dzielnicy żydowskiej obsadzone zostały przez wyszkolonych instruktorów.

Zaznaczyć należy, że publiczność bardzo przychylnie przyjmuje tę inowację, objawiając dużo posłuszeństwa dla wskazówek, udzielanych jej przez instruktorów.

Taksówki warszawskie podrożeją

(wj) W Warszawie odbyło się ogólne zebranie właścicieli dorożek samochodowych i autobusów przy udziale przeszło 1800 osób. W czasie obrad uchwalono między innemi zwrócić się do magistratu o wprowadzenie podwyżki taryfy samochodowej z 60 na 80 groszy za kilometr w drodze przymusowej, obowiązującej wszystkich zainteresowanych. Następnie zdecydowano, aby wszyscy właściciele dorożek samochodowych zarejestrowali w swym związku wszystkich kierowców, a to wobec zanotowania w ostatnich czasach wielkich nadużyć ze strony poszczególnych kierowców na szkodę pracodawców. Przy rejestracji czynione będą adnotacje o sprawowaniu się szoferów, przyczem kierowcy mają być przyjmowai do pracy po zasięgnięciu opinji.

Przed samobójstwem spalił auto

(wj) Pod Warszawą znaleziono na szosie spalone auto nr. 23 553, a obok auta powieszone zwłoki na przydrożnem drzewie szofera Bulwickiego. Zaznaczyć należy, że już dwaj bracia Bulwickiego w podobny sposób pozbawili się życia.

Z POZNANIA

Wojewódzki konkurs modeli latających

odbędzie się na Ławicy w dniu 16 czerwca r. b. o godzinie 3 po południu. Wstęp dla dorosłych 1 złoty, dla młodzieży, studentów i wojskowych 50 groszy. Dogodna komunikacja autobusowa od ostatniego przystanku 8-ki (ogród botaniczny — Jeżyce) od godziny 2-giej. W razie niepogody Konkurs odbędzie się w następną niedzielę 23 b. m. o tej samej porze. Po skończonym konkursie odbędą się l o t y p r o p a g a n d o w e. Lot od osoby 10 złotych.

Autobus Kalisz — Poznań

(pj) Jak się dowiadujemy, firma „Salon Samochodowy Chevrolet" zamierza zaprowadzić linje Kalisz — Poznań. Cena przejazdu wynosić ma 15 złotych od osoby w obie strony.

ZE ŚLĄSKA

Budowa szos

(j) Śląska Rada Wojewódzka zatwierdziła projekt przebudowy drogi Skoczów — Jaworzynka, drogi Bzie — Pawłowice,, Mikołów — Katowice — Bryniów oraz projekt przebudowy dróg Kamień — Brzozowice i Szarlej — Piekary.

Autobusy Tarnowskie Góry — Sowice

Pomiędzy Tarnowskiemi Górami a Sowicami uruchomiona zostanie z dniem 15 bm. nowa linja autobusowa. Autobusy kursować będą narazie w środy i soboty każdego tygodnia. (j)

Z DALSZYCH STRON

Nowy wehikuł na złe drogi

Znany fachowiec z dziedziny lotnictwa i konstruktor p. S. Czerwiński, b. instruktor L. O. P. P. w Kowlu, dokonał doniosłego wynalazku, który rozwiąże zagadnienie komunikacji na Kresach Wschodnich, tak ubogich w dobre szosy i drogi.

Pan S. Czerwiński zbudował aparat pośredni między czołgiem a samochodem, nazwany przez konstruktora „Unimobil". Aparat ten posiada tę zaletę, iż podobnie jak czołg po gąsienicy, posuwa się po sztucznej, własnej drodze, przyczem jednak posuwa się płynnym i lekkim ruchem, jak samochód.

„Unimobil" był już kilkakrotnie demonstrowany na kresach i dał doskonałe wyniki. Wynalazkiem tym zainteresowały się również władze wojskowe i w najbliższym czasie odbędzie się demonstracja „Unimobil'u" w stolicy. *(j)*

Nareszcie pomyślano o drogach

(j) Departament drogowy ministerstwa robót publicznych ustalił plan robót około budowy dróg w bieżącym roku budżetowym. Prace około budowy dróg przeprowadzone będą przeważnie na kresach na terenie województw: wileńskiego i wołyńskiego. Wybudowana ma być między innemi szosa łącząca Wilno z Lidą i Grodnem oraz szosa na linji Hrubieszów — Mścilóg. Na prace te przeznaczyły czynniki rządowe 3 200 000 zł.

Drogi na kresach wschodnich

(j) Ostatnio odbyła się w Żabiu woj. stanisławowskie, konferencja czynników rządowych i przedstawicieli miejscowych sfer gospodarczych oraz społeczeństwa, celem przeprowadzenia drogi Żabie — Jawornik, z kapitałem zakładowym 1 milj. zł.

Autobus nad przepaścią

(j) Autobus Zakopiańskiej Spółki Autobusowej, wiozący 16 osób z Morskiego Oka do Zakopanego, uderzył wachlarzem o samochód firmy „Suchard", w następstwie czego wpadł do rowu i po złamaniu dwóch żelazno-betonowych poręczy przydrożnych zawisł nad przepaścią 10 metrów głęboko.

Wypełniony pasażerami, autobus znalazł się w okropnej sytuacji. Na miejsce wypadku wezwano Pogotowie Ratunkowe z Zakopanego, które przymocowało autobus linami do słupów betonowych. Sytuacja pasażerów była nie do pożałowania. Przeszło godzinę siedzieli w pudle bez ruchu, aby nie spowodować obsunięcia się autobusu w przepaść.

Jedna ze starszych pań znajdujących się w autobusie, podczas tej jednogodzinnej „niewoli" osiwiała ze strachu. Na szczęście jednak wszyscy pasażerowie wyszli z tego wypadku obronną ręką.

Odpowiedzi redakcji

P. Zenon F. Biała.

1) Wspomniany przez pana 6 cylindrowy samochód Ch. na naszym rynku zjawił się stosunkowo niedawno, nic więc jeszcze nie można określonego powiedzieć o jego wytrzymałości i przystosowaniu do naszych dróg. O tem może przedewszystkiem stanowić materjał użyty na budowę tego samochodu oraz jego konstrukcja. Ta ostatnia jest najzupełniej racjonalna i może dać rękojmię, iż wóz ten okaże się równie dobry jak poprzednie modele tej marki. Co się zaś tyczy materjału to sądzimy, iż tak duże przedsiębiorstwo, które rozporządza kolosalnemi środkami, pozwalającemi na przeprowadzenie kosztownych doświadczeń, tak laboratoryjnych jak i praktycznych, używa do swoich wyrobów materjałów pierwszorzędnych. Trzeba nadmienić, iż konsorcjum to prowadzi oddawna już konkurencyjną walkę z drugą największą fabryką samochodów w Ameryce. Walka ta polega na ubieganiu się o wypuszczenie najtańszego i jednocześnie najlepszego w swojej klasie samochodu, na czem oczywiście wychodzi najlepiej klientela.

Przy wyborze wozu trzeba więc przedewszystkiem brać pod uwagę stosunek ceny do wartości, oraz czas jego amortyzacji. W tym wypadku właśnie typ, o który Pan zapytuje — na niską bardzo cenę, daje zupełnie nowoczesny pojazd zaopatrzony we wszystkie najnowsze urządzenia i o ładnej linji karoserji. Części zapasowe, które można otrzymać u przedstawiciela, pozwalają skrócić czas ewentualnych remontów. Radzimy jednak zawsze trzymać się tej zasady, aby po zamortyzowaniu się częściowem samochód sprzedać i kupić nowy, nie dopuszczając do dużych remontów, które dużo kosztują, nie dając zupełnej gwarancji dobrego funkcjonowania mechanizmu.

2) Wysokowartościowemi olejami nazywamy te, które posiadają cały szereg własności niezbędnych do prawidłowej pracy silnika, a więc przedewszystkiem posiadające wartość smarną. Olej taki musi być całkowicie dostosowany do wymagań smarniczych poszczególnej marki samochodów. Dlatego też każda firma olejowa posiada cały szereg gatunków olei oraz tabele polecające, z których można się dokładnie dowiedzieć, jaki gatunek oleju należy używać do danego samochodu. Zadaniem oleju jest wytworzenie nieprzerwalnej powłoki, pokrywającej trącą się część nawet przy wysokiej temperaturze. Pozatem olej ten przy spalaniu nie powinien zostawić osadu na tłokach, zaworach etc. Oczywiście musi to być olej wysokogatunkowy. Wymieniony przez Pana Gargoyle Mobiloil jest powszechnie znany i zalecany przez cały szereg firm samochodowych. Bardzo dobry jest również konkurujący z nim „Shell".

3) Dynamomaszyna (prądnica) musi być umieszczona na każdym samochodzie posiadającym akumulator, niezależnie od tego, czy służy on do zapłonu, czy tylko do instalacji oświetleniowej. Zadaniem jej jest ładowanie baterji w czasie pracy silnika, gdyż w przeciwnym razie po pewnym czasie wyczerpalibyśmy cały zapas prądu z akumulatora. Wszystkie amerykańskie samochody a obecnie większość europejskich stosują zapłon z baterji przedewszystkiem ze względu na jednostajność napięcia, które przy magnecie waha się, zależnie od obrotów silnika, co szczególnie przy rozruszaniu silnika daje się we znaki. Również ze względu na oświetlenie musi być akumulator stosowany na każdym samochodzie. Wykorzystanie go do zapłonu usuwa konieczność stosowania oprócz tego, kosztownego magneta. Nawet w razie uszkodzenia akumulatora (co zresztą dzisiaj jest rzadkością, o ile się starannie nim opiekuje) prąd dostarczany będzie przez dynamo.

4) Dynamomaszyna składa się ze skrzynki żelaznej, wewnątrz której obraca się twornik, mający kształt podłużnego walca z czopami na końcach. Na jednym z nich znajduje się tryb napędowy, a na drugim kolektor. Ten ostatni składa się z podłużnych blaszek miedzianych izolowanych. Na tworniku znajduje się uzwojenie. Wokoło twornika na obudowie znajdują się elektromagnesy, potrzebne dla wytworzenia pola magnetycznego, w którem musi się obracać twornik, żeby w uzwojeniu pozostał prąd. O kolektor trą się duże szczotki, które z jednej strony łączą podczas obracania się twornika końce uzwojeń, a pozatem zbierają z niego prąd, kierując go do instalacji.

Pozatem z szczotkami połączone są końce zwoi elektromagnesów. Ponieważ szybkość obrotów silnika, a temsamem i prądnicy, jest zmienna, wytwarza się ostatecznie prąd ze zmiennem napięciem, wobec czego musi być stosowany specjalny regulator. Zadaniem jego będzie wyłączanie prądnicy od akumulatora, wówczas gdy będzie ona wytwarzała prąd za silny lub za słaby. Stosuje się do tego często t. zw. trzecią szczotkę lub automat.

Gaźnik dostosowany jest do regulowania powietrza, czy nadawałby się gaźnik do maszyny tej automatyczny, który powietrze sam reguluje? Jaki w takim razie system założyć.

Odpowiedź.

Pisze Pan, iż samochód po pierwszym remoncie wykazał ubytek siły i słabo ciągnął tak, że okazało się niezbędnem szlifowanie cylindrów. Drugi kapitalny remont nic również nie dał. Silnik jak i poprzednio wykazuje spadek siły.

Przedewszystkiem radzimy Panu zbadać rozrząd, t. j. czy zawory otwierają się i zamykają w czas. Możliwe jest, że przy połączeniu trybu wału korbowego z trybem wału rozrządczego nastąpiło nieprawidłowe ich złączenie. Większość samochodów posiada na trybach znaki (kerner) dla orjentacji. Zdarza się również, iż tryb z któregoś wału został zdejmowany, a potem przestawiony. Wówczas nawet ustawienie według znaków okazuje się fałszywe. Niektóre samochody na kole rozpędowem znaczą punkty otwarcia i zamknięcia zaworów. W tym wypadku jednak koło rozpędowe musi być również prawidłowo połączone z wałem.

Pozatem należy zbadać zapłon tj. czy jest on w odpowiednim momencie, temwięcej jest to ważne, jeżeli na Pana samochodzie jest on ustawiony na stałe tak, że moment zapłonu nie daje się przyspieszyć. Należy wówczas ustawić na wcześniejszy zapłon tj. żeby iskra przeskakiwała przed dojściem tłoka do górnego punktu martwego (ca 6 do 8 mm.) W przeciwnym bowiem razie silnik nie jest w stanie rozwinąć całkowicie swojej siły. Gaźnika niema celu zmieniać, gdyż właśnie ten, co Pan ma, jest regulowany na powietrze. Jest to lepsze, szczególnie przy rozruszaniu. Należy się zwrócić do specjalisty, który zna małe samochodziki zupełnie inaczej się regulujące niż duże. Wypadek, który ma miejsce u Pana nie jest pojedyńczy, zdarza się bardzo często przy remoncie małych samochodów.

czego brak memu samochodowi?

Zapytanie p. W. K. z Buku.

Jako stały abonent poczytnego pisma WPanów „Samochodu" prosiłbym bardzo uprzejmie o fachową poradę dotyczącą mego samochodu marki „Perl" 4 osob., rok fabrykacji 1927, średnica cylindrów 57 mm, skok tłoka 88 mm., 3-16 KM. przy 2200 obrotach na min. normalnych dla danej serji.

Samochód ten dostał pierwszy remont kompletnie gruntowny, na turze wykazał ubytek siły, nie wchodził na tury, tracił kompletnie siły. Drugi remont po szlifowaniu cylindrów i daniu nowych tłoków: stan ten sam — ujechać nie można.

SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA
A. TUSZYŃSKI
ZŁOTA Nr. 25. WARSZAWA ZŁOTA Nr. 25

Jakie nowości konstrukcyjne wykazuje nowy model

D. K. W. - 200 - Luksus



Amortyzatory
Hamulec kierowniczy

Przednie widełki są zaopatrzone w znacznie silniejszy, chociaż też droższy system resorowania czworobocznego, stosowany zazwyczaj tylko przy motocyklach ciężkich. Prócz tego wbudowane jeszcze amortyzatory, które, łatwo dla regulowania także podczas jazdy, umożliwiają szybkie dostosowanie się do wszelkich warunków drogowych. Nowocześnie skonstruowana kierownica jest obecnie tak urządzona, że może być we wszystkich kierunkach przestawiana i jest poza tem seryjnie wyposażona w hamulec kierowniczy, co dotąd spotykano tylko przy maszynach drogich.

D. K. W. - 200 - Luksus

tylko 1.815.- zł

Spieszcie obejrzeć nowe modele do najbliższego zastępcy D. K. W. którego adres wskaże

Zastępstwo Generalne D. K. W.

POLMOTOR, Henryk Linke i Ska

Poznań, ulica Zwierzyniecka 8.

CASTROL-MOTOR-OIL

Fabrykat firmy WAKEFIELD w LONDYNIE

najlepszy olej całego świata

Jeneralne zastępstwo na Polskę

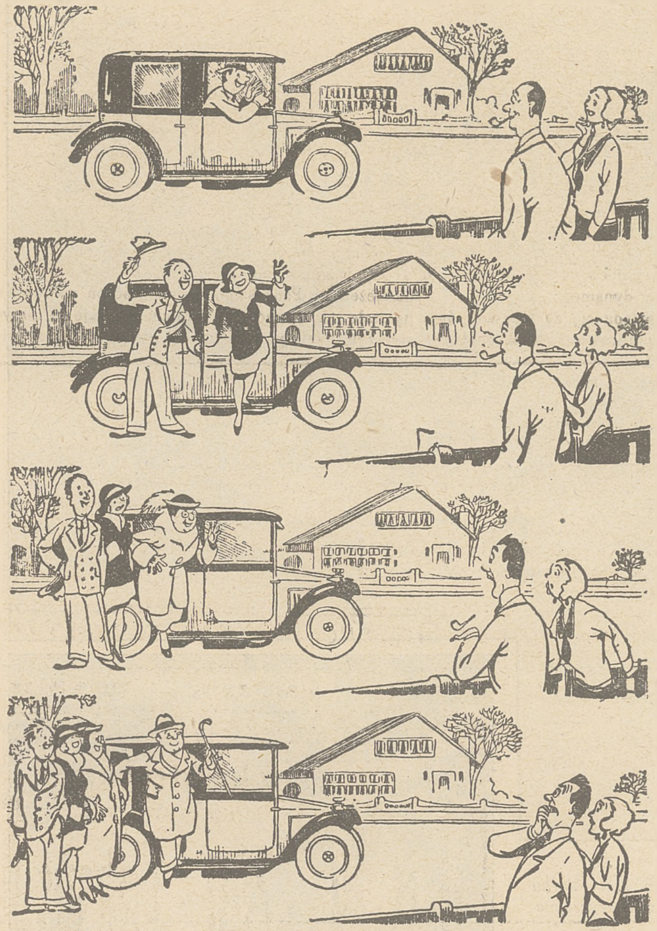
R. GLÜCKSMANN-CIESZYN

Górny Rynek 5. Górny Rynek 5.

Dla niektórych rejonów przyjmuje się jeszcze zastępców

HUMOR

Perfidny samochodzik



Mąż w oczekiwaniu gościa: — Bogu dzięki, że przyjeżdża w cyclecarze. Przynajmniej będzie sam . . (The Passing-Show)

Skutki katastrofy

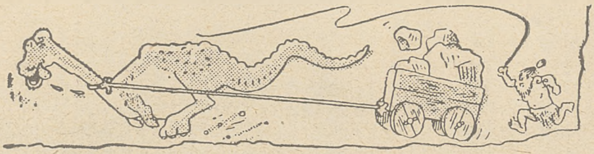
— Słyszałem, że twoja żona miała wypadek z samochodem? Czy to było co groźnego?

— Nie, nic złego. Z żony i z karoserji zeszło tylko farby.

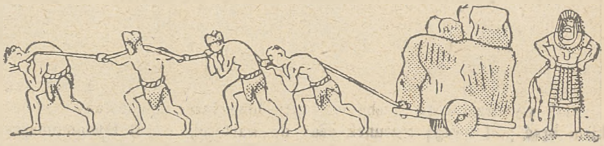


— Pasażer: — Cóż to za porządek. Macie 40 minut opóźnienia.
— Ha, trudno. Nie możemy wyminąć tego człowieka z taczką.
(The Passing-Show)

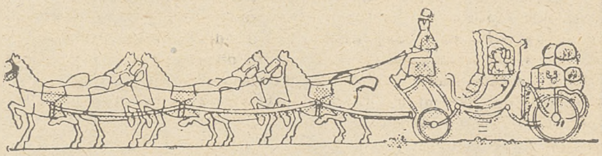
Rozwój komunikacji ciężarowej



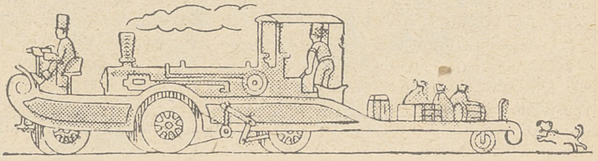
w epoce lodowej



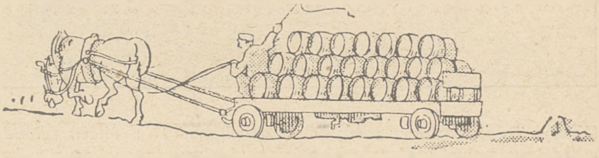
za czasów Faraonów



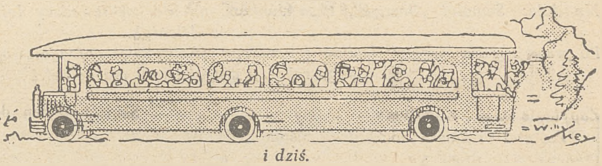
około 17—18 w.



przed 100 laty

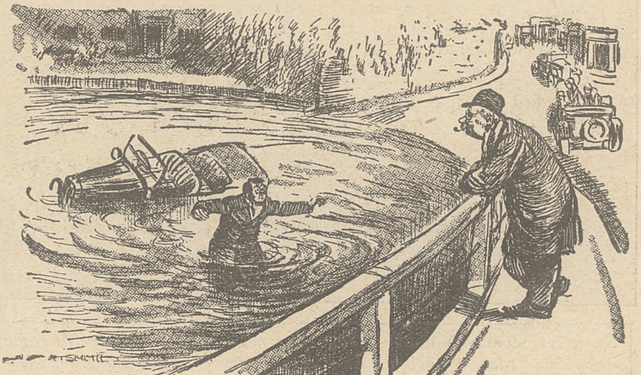


wczoraj



i dziś.

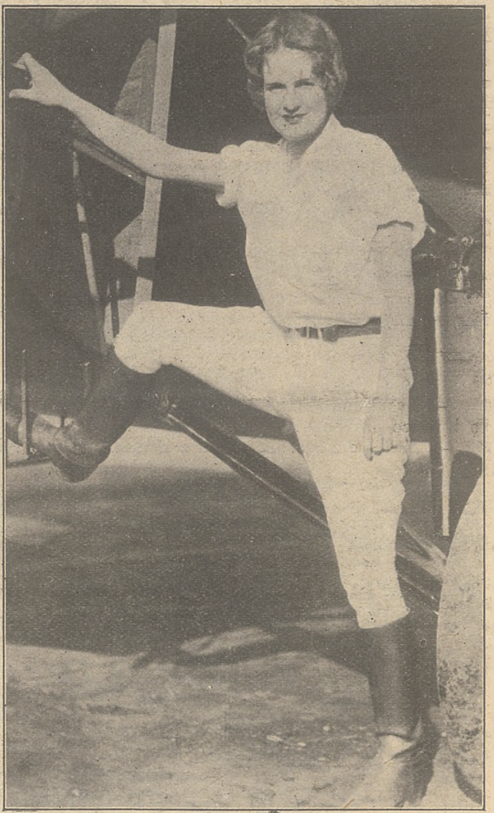
Zagadnienie komunikacyjne



— Czy pan uważa, że jest to odpowiednie miejsce na parking?
(London Opinion)

Rozmaitości ze świata

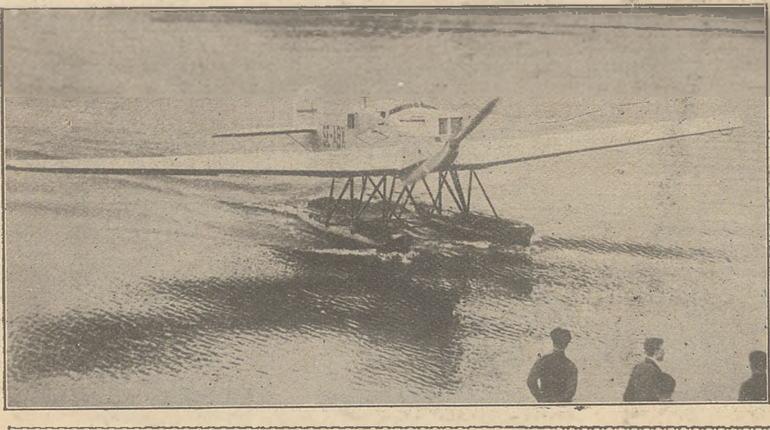




U góry: Dwaj sportowcy amerykańscy odbyli podróż z Miami (Florida) do New Yorku w łodzi motorowej o długości 15 stóp (ca. 5 metrów) zaopatrzonej w dwa silniki przyczepne Dystans tej „przejażdżki" wynosił 1600 mil.

Na dole: Samolot „Sverige", typu Junkers, na którym szwedzcy lotnicy, wyruszyli na przelot przez Atlantyk.

Po prawej: Miss Margery Ludlow z Pasadeny (Kalifornja), przygotowuje się do pobicia światowego rekordu długości lotu dla kobiet.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.